

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr. ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMENTS — 15 fr. FRANCE. Un an. 30 fr.
ÉTRANGER . — 20 fr. ÉTRANGER. — 40 fr.

27 Septembre 1902. — N° 211.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1^{er} Arr^t)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . . 1 fr. 50
LA PAGE 600 fr
ENCARTAGE. 500 fr



LES EXTRÊMES SE TOUCHENT.

LE PLUS MINCE DES "TOUT PETITS" ET LE RECORDMAN DES "CENT KILOS"

Au programme de la journée de dimanche dernier, au vélodrome du Parc des Princes, figuraient deux numéros extra-sportifs : une course de "Tout Petits" — nos lecteurs savent que l'on désigne sous ce nom les enfants et jeunes gens n'ayant jamais couru — et une course de "Cent kilos". Il nous a paru amusant de réunir en une même épreuve photographique le plus petit des premiers et le plus gros des derniers. Celui-ci, M. Cayron, est âgé de 18 ans, mesure seulement 1 m. 53 et pèse la bagatelle de 120 kilos.



Voir dans notre prochain numéro :

Un héros du passé : Huret

par Victor Breyer.

De Gaillon à Maisons-Laffitte,

par Georges Prade.

La Semaine internationale de Maisons-Laffitte

par Franc-Picard.

etc, etc...



appelons que nos abonnés ont droit à :

1° Un carton protecteur

permettant de conserver les derniers numéros de la Vie au Grand Air : inscription en lettres d'or, ferrures en cuivre, valeur 3 fr. (pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Etranger).

2° Une carte routière de la France

1^m,30 x 1^m,60, établie à l'échelle du 1/800.000, valeur 4 fr. (pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Etranger).

3° Un abonnement de 3 mois à « Femina »,

la revue idéale de la femme et de la jeune fille, magnifique magazine, illustré de 50 simili-gravures sur papier couché, très joli cadeau que nos abonnés pourront offrir à leurs femme, mère, fille, sœur ou amies, valeur 3 fr. (pour le port et l'enchemisage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Etranger).

4° Dix lignes dans les Petites Annonces,

à prendre dans le cours de l'abonnement, ce qui constitue le meilleur moyen de vendre, acheter ou échanger tout objet de sport, valeur 10 fr.

5° 5 0/0 de remise

sur tous les livres de sport et les primes sportives vendus dans nos Bureaux.

6° Les numéros exceptionnels

édités par la Vie au Grand Air, chaque année, et qui n'ont pas été moindres de deux par an jusqu'à ce jour, valeur minima 1 fr. 50.

Notre abonnement est donc, en réalité, plus que remboursé, puisque la valeur totale des primes dépasse 20 francs, alors que l'abonnement ne coûte que 14 francs pour Paris et 15 francs pour les départements.



Si vous voulez vous tenir au courant de ce qui se dit, de ce qui se fait dans tous les sports, lisez chaque jour l'Auto-Vélo.



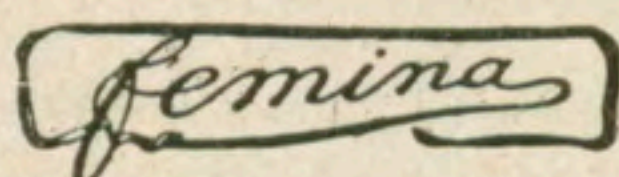
Nous avons l'honneur d'informer nos lecteurs, de même que les sociétés de courses et organisateurs d'épreuves sportives, que le seul photographe officiel de la Vie au Grand Air est

M. Georges Delton

Nous prions toutes les personnes avec lesquelles nous nous trouvons en rapport de vouloir bien lui réserver bon accueil.



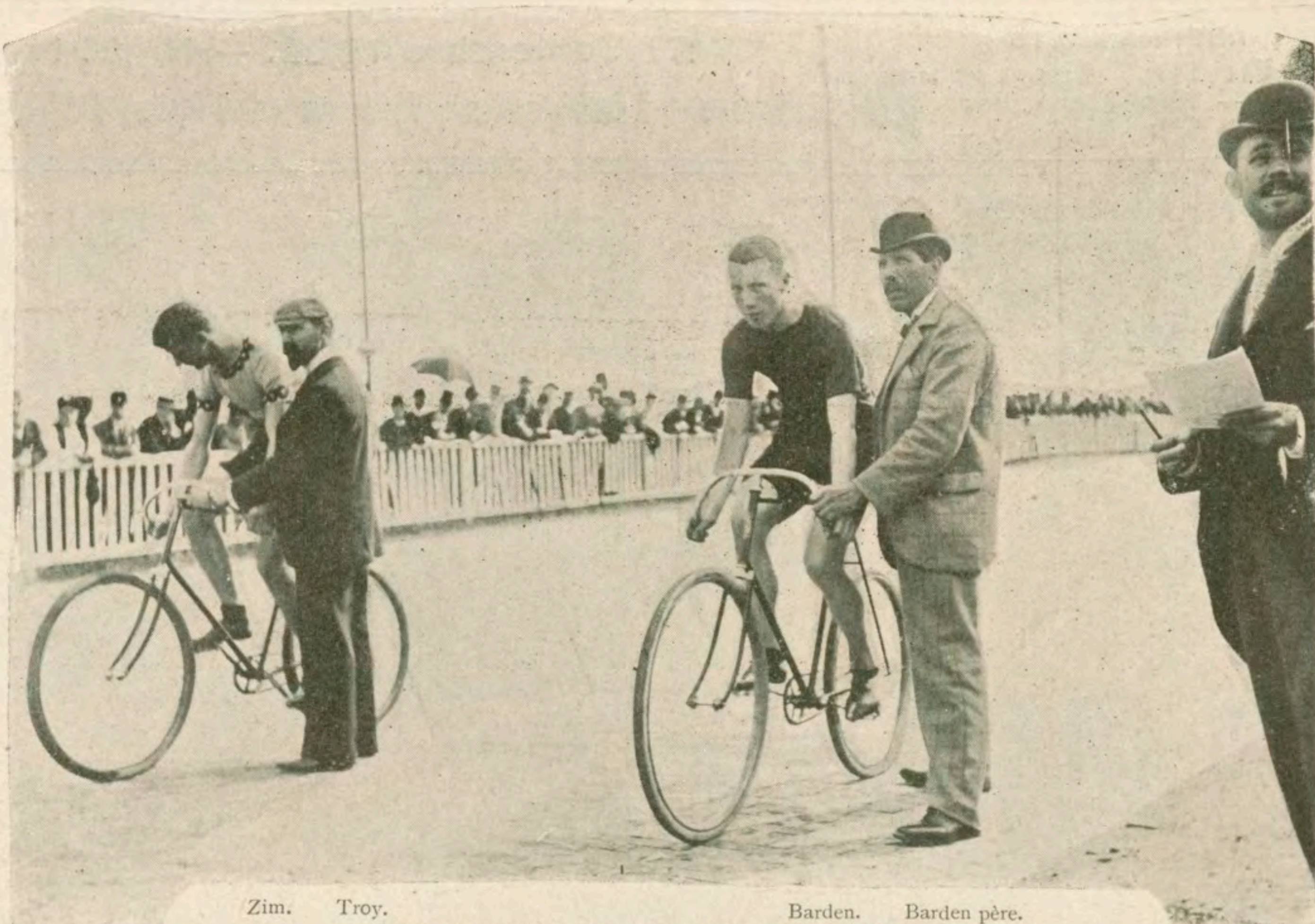
Toutes les femmes élégantes lisent



la revue idéale de la femme et de la jeune fille.

Envoi franco d'un numéro contre 60 centimes.

LES ÉDITEURS.



Zim. Troy.

Barden. Barden père.

Le match Zimmerman-Barden (15 juillet 1894),

Zimmerman battit facilement dans la manche sans entraîneurs son adversaire qui abandonna dans la manche avec entraîneurs.

Un Grand Coureur d'Autrefois

1893-1902

On se vante d'avoir connu Zim dans son beau temps comme certains vieillards se font gloire d'avoir vu jouer Rachel. Et, pourtant, les faits qui constituent cette histoire, passée à l'état de légende, ne remontent pas à plus de sept années! Mais sept ans! n'est-ce pas un siècle pour un sport qui n'a pas, chez nous, vingt ans d'existence? Notre collaborateur G. de Lafreté nous retrace ci-dessous les souvenirs qu'il a conservés de cette double campagne.



Ce fut donc par une belle matinée de... Mais l'on n'attend pas de moi un précis de la vie de Zimmerman; simplement quelques souvenirs personnels sur celui qui, à mes yeux, incarna à ce point le coureur-cycliste que, lui parti, je ne mis plus que très rarement les pieds au vélodrome.

J'avais déjà aperçu Zim quelques semaines auparavant, à Herne-Hill où j'avais vu Sanger, son compatriote et rival, emporter le championnat d'Angleterre sur Harris et tutti quanti. Le Flying Yankee n'avait pu participer à cette épreuve par suite de je ne sais quels démêlés avec la N. C. U.

C'est à l'Association Vélocipédique d'Amateurs que l'on dut le premier voyage de Zim en France. Ex-champion du saut en longueur... ou en hauteur (je ne me souviens plus au juste), Zimmerman était encore amateur et faisait partie d'un club où le sport désintéressé était la règle.

Or, il fallut bien s'adresser à l'A. V. A., qui régissait exclusivement l'amateurisme français, pour organiser une



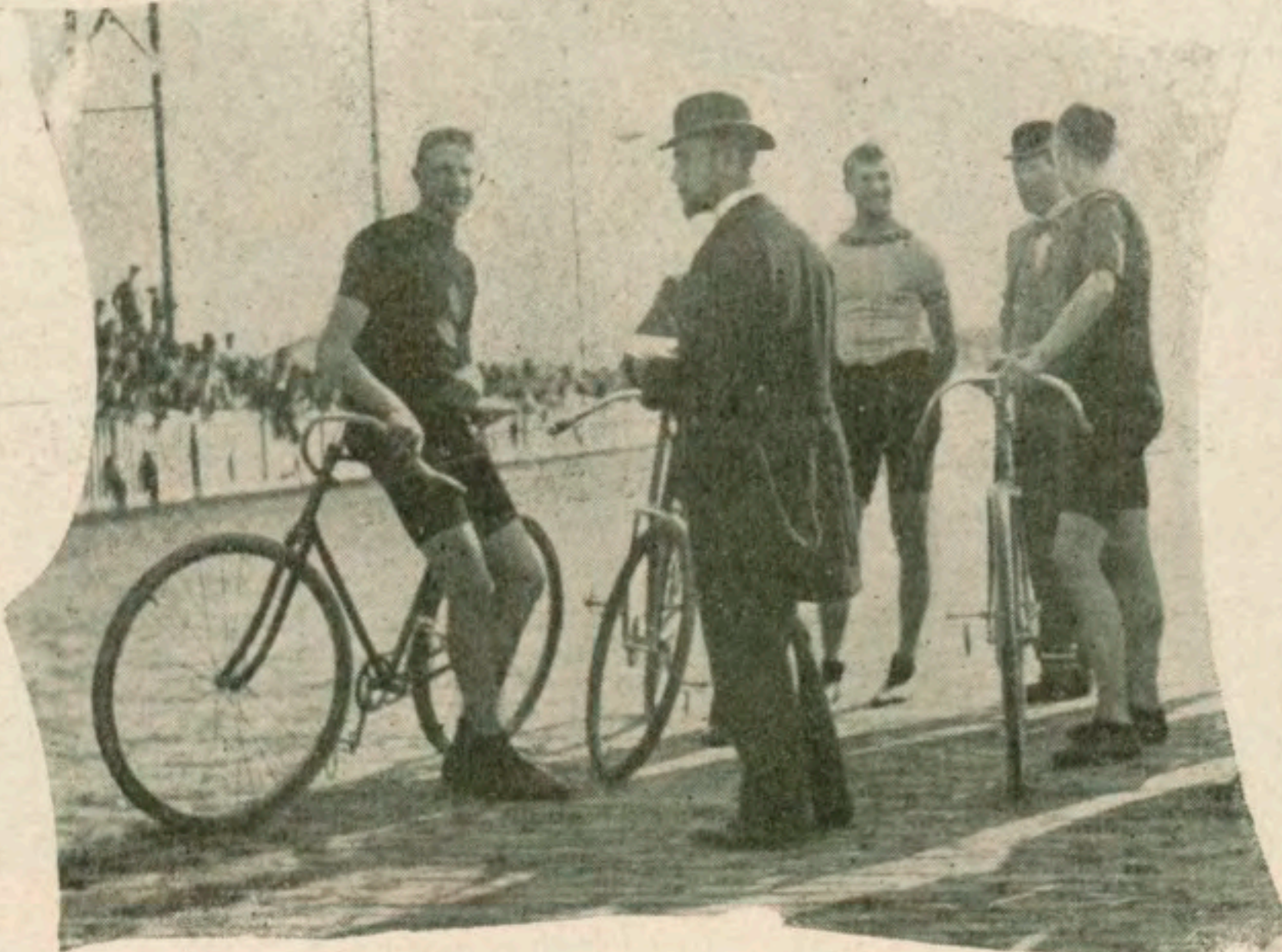
Zim partant scratch, dans le grand handicap de la Seine (1.609 m.) lancé par son manager Troy. (22 juillet 1894).

Zim gagna d'une façon superbe. Jacquelin, qui avait 60 mètres, se classa second.

réunion à laquelle le Flying Yankee pourrait participer. On devait déjà à ce club la première réunion anglo-française sur un vélodrome parisien qui avait eu lieu quelques semaines auparavant.

Ma qualité de secrétaire de l'A. V. A., mieux que celle de journaliste — je l'étais si peu à l'époque! — me faisait un devoir de recevoir Zimmerman. Je le conduisis chez M. Ch. Bruel, au dépôt de la Raleigh Cycle Co dont il pilotait les machines, puis à Buffalo.

Je dois à la vérité de dire que son arrivée ne provoqua pas l'émotion qui secoua le monde cycliste, un an plus tard, lorsqu'on annonça la venue de Zim comme professionnel. Elle n'intéressa véritablement qu'un petit groupe de sportsmen et de coureurs. Je dois avouer également que les amateurs français étaient loin de valoir les Fournier, les Medinger, les Louvet, les Farman et autres cracks du professionnalisme. Pourtant, nous croyions avoir en Hermet un représentant capable de forcer Zim à s'étendre.



Fournier.

Zimmerman. Barden.

Une course en ligne au Vélodrome de la Seine (27 août 1894).

Zim se classa premier devant Banker et Baden.



Du Cros.

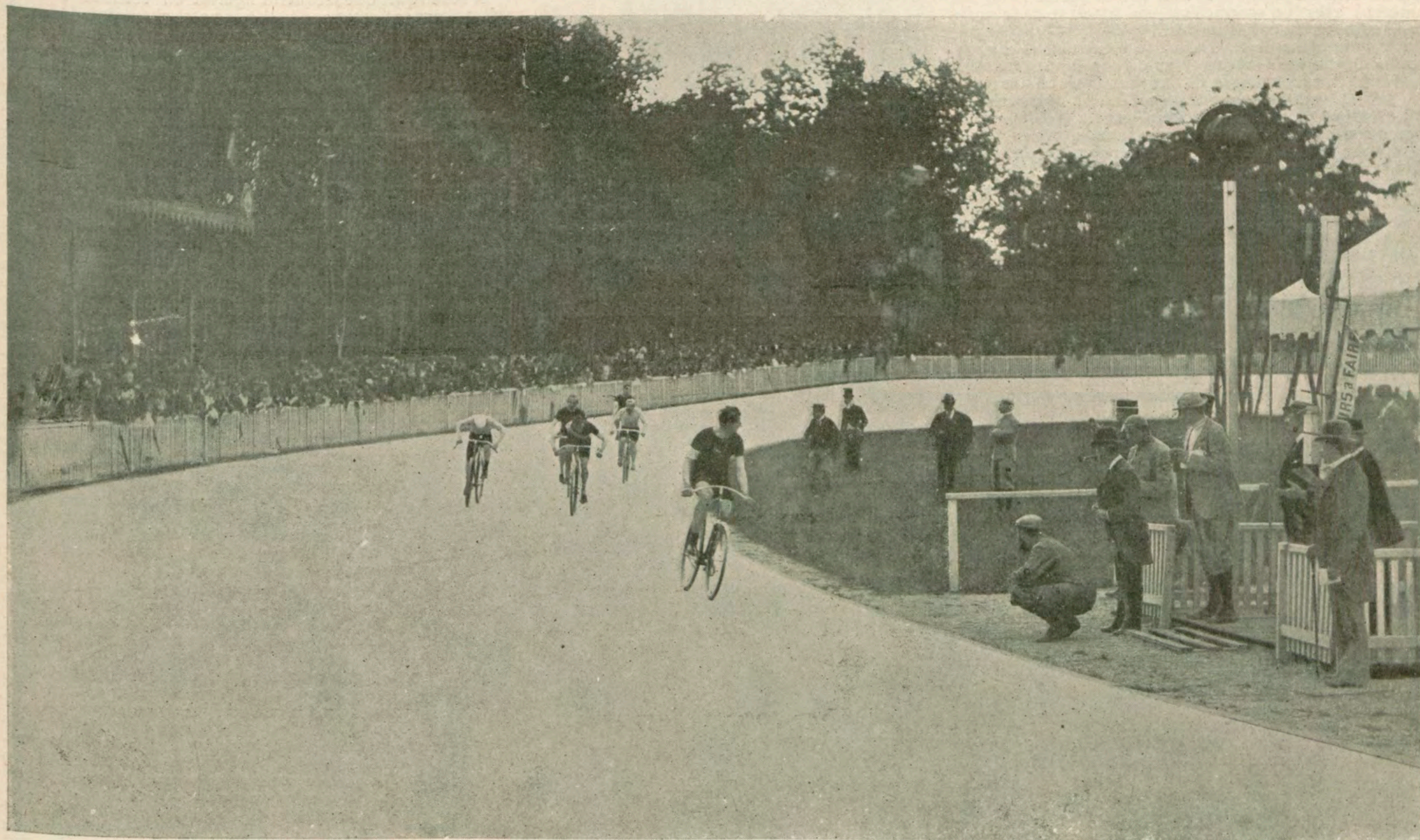
Desgrange.

Zimmerman.

Hermet.

LES DÉBUTS DE ZIMMERMAN EN FRANCE AU VÉLODROME BUFFALO (28 mai 1893).

Zimmerman courant alors comme amateur. Il se rencontra dans cette série avec A. du Cros, Hermet et Henri Desgrange, actuellement directeur de l'Auto-Vélo.



(Clichés Chiesi.)

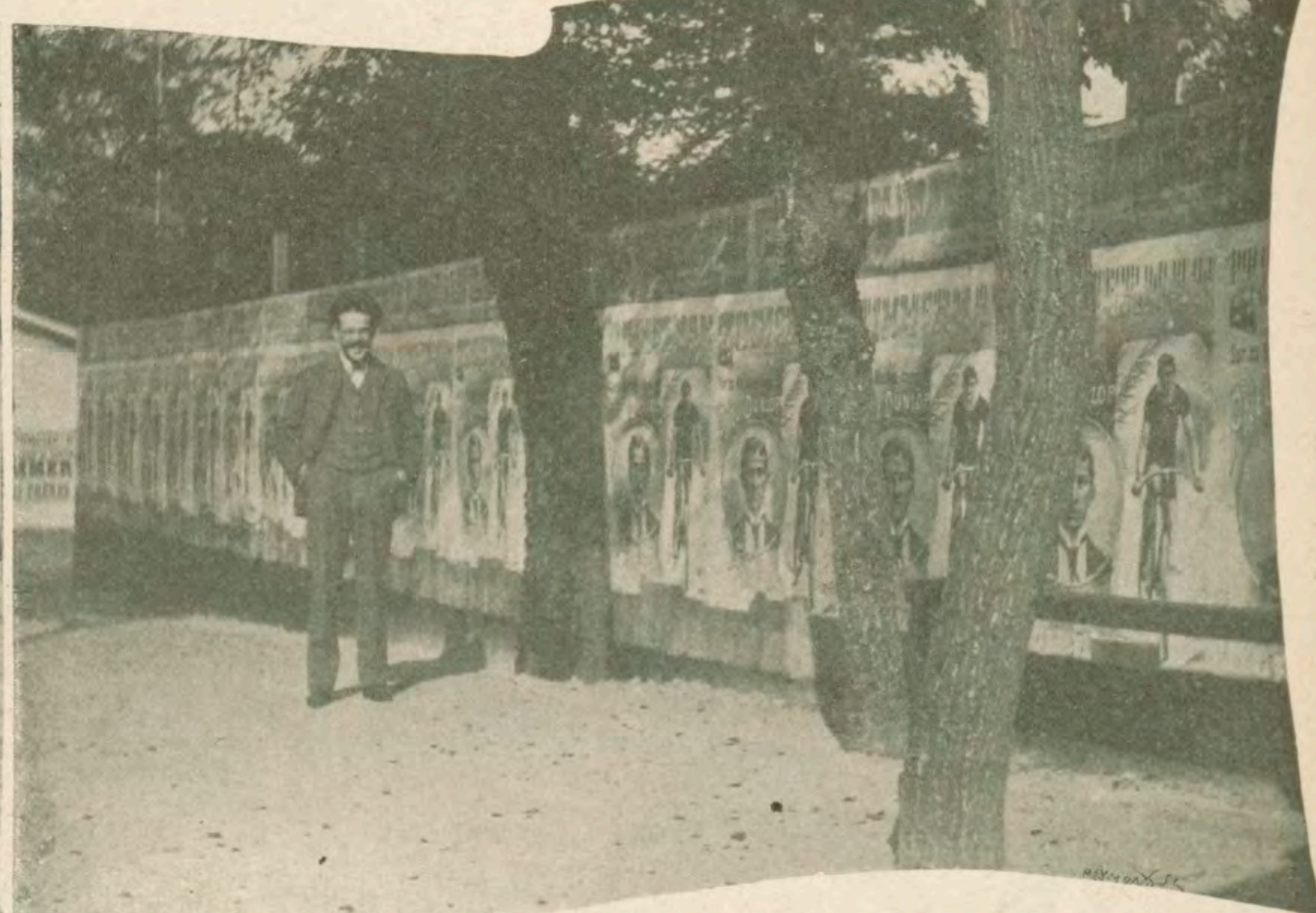
R. de Knyff, juge à l'arrivée.

LA PREMIÈRE VICTOIRE DE ZIMMERMAN EN FRANCE (28 mai 1893).

Comme on s'en rend compte, c'est sans lutte aucune que Zim s'adjugea la première place. Vogt était à 10 longueurs suivi d'André, du Cros, Desgrange, de Madec.



Entre deux courses, un jour de réunion au Vélodrome de la Seine, Zim s'amuse. Parmi les coureurs présents, Jacquelin, Edwards, Guerry, Reboul, etc.



Les murs du Vélodrome du parc à Bordeaux le jour du match Zimmerman contre les frères Loste.

Wheeler paraît très gai, sans que l'on puisse se rendre compte de ce qui cause son hilarité.

Hermet avait, en effet, une excellente pointe de vitesse. Hélas ! cela ne l'empêcha pas d'être décollé à l'emballage... comme le furent plus tard les champions les plus cotés. Cela avait suffi, du reste, pour inspirer aux spectateurs de cette course le sentiment de stupéfaction que ne manqua jamais de provoquer, auprès des nouveaux venus, un sprint de Zimmerman. Au train, l'homme se dandinait un peu sur la machine ; deux tours avant la fin, ce dandinement cessait ; à la cloche Zim se courbait davantage sur son guidon, puis, crac ! dans le virage, il se faisait un jour subit entre sa roue d'arrière et la roue d'avant du coureur — fût-ce Médinger, Edwards, Barden ou d'autres — qui s'accrochait désespérément à lui. Et ce jour, impossible de le combler avant le poteau d'arrivée. On eût dit qu'une force magnétique s'y opposait.

Toutefois, nos champions du ciment ne voulurent pas admettre l'extraordinaire supériorité du Yankee Volant et lorsque, au printemps de 1894, Zim revint parmi nous, ils l'acclamèrent avec un scepticisme qui frisait le dédain. Je viens de feuilleter la collection du *Paris-Vélo* dans lequel sous le pseudonyme de P. Dalon, je mentionnais chaque jour les incidents de l'entraînement. Rien n'est amusant comme le récit de ces séances où les hommes de dixième ordre s'offrent le luxe de « gratter » Zim. Et quels cris de triomphe lorsque ce dernier, écoeuré par la froideur d'un printemps semblable à celui de cette année, partit brusquement pour l'Italie. On parla de désertion, de bluff, etc. Les partisans de Zimmerman furent bafoués, ridiculisés et c'est à peine si Mousset et moi osions nous montrer à Buffalo, de cinq à sept. La première course de Zim à Florence ne fit qu'augmenter cette impression. Le Yankee Volant se fit battre à plate couture. Seulement quelques jours plus tard, il prenait sa revanche et, depuis, les détracteurs de Zim eurent bouche forcement close. L'un d'eux payait même de sa bonne « galette » son manque de confiance dans la valeur du sprinter américain. Il avait fait avec notre confrère Mousset un pari très avantageux... à son idée. Chaque défaite de Zim devait lui rapporter deux louis, contre un louis à déboursier à chaque victoire du Flying Yankee.

Au bout de quelque temps, le pauvre garçon demanda à résilier le pari : il était complètement à sec.

Ce qui avait pu tromper les « tous » de Buffalo, c'était la méthode de travail de Zimmerman. Habitué à tourner tant et plus, du matin au soir, et aux allures les plus rapides sur la petite piste de Neuilly, ils ne comprenaient rien à cet entraînement à la papa. A ce propos, Zim me révéla un jour son procédé. Le voici ; il peut encore servir : au lieu de se fixer un temps donné pour une distance donnée, comme certains le font encore à l'heure actuelle, Zimmerman accomplissait chaque jour ses 10 milles (16 kilomètres) à une allure qui ne le fatiguait pas, c'est-à-dire, sans plus pousser un jour que l'autre et sans souci du temps qu'il mettrait à effectuer la distance. Il ne s'inquiétait du chronométrage — que lui fournissait son manager, M. Troy ou Banker ou Wheeler — qu'à sa descente de machine. Alors, en faisant la part de la situation atmosphérique, il se rendait compte du plus ou moins de progrès accompli. Maurice Louvet, le champion de France de 1893, auquel je communiquai le secret de Zim, me dit textuellement : « Je reconnais tout le mérite d'une méthode aussi différente de celle que nous sommes censés suivre en France (car au fond nous n'en suivons aucune) et je regrette, pour ma part, de n'avoir pas su l'apprécier ».



Zimmerman et Edwards se rendant au départ de leur match au Vélodrome Buffalo.



Hubert Houben, le seul homme en Europe qui ait battu Zimmerman sur sa valeur.

plus tôt. Avec ce système-là, un homme ne se met pas vivement en forme, mais il y parvient sûrement et doit s'y maintenir longtemps ».

Louvet était bon prophète, car la forme de Zim ne se démentit pas une seconde au cours de cette année 1894.

Voici par ordre alphabétique les hommes de première série, contre lesquels le Yankee Volant eut à se mesurer en Europe. Cette classification a été faite pour le compte de l'U. V. F., par M. Mousset :

Alaimo (Italien), Antony (Fr.), Baras (Fr.), Buni (I.), Cottereau, Dumont (Fr.), Edwards (Ang.), M. Farman (Fr.), A. Fossier, Fournier (Fr.), Harris (Ang.), Hermet (Fr.), Houben, Huet (Belges), Louvet, Médinger (Fr.), Nuvolari, Pasta, Russell (It.), Schofield (Ang.), Verheyen (Al.), Wheeler (Am.).

A remarquer que Jacquelin figurait en seconde série et c'est pourtant cette année-là que notre champion de France actuel allait gagner ses premiers galons en battant Médinger, Verheyen, etc. D'ailleurs, Jacquelin avait beaucoup profité des conseils de Zim qui avait deviné en lui l'étoffe d'un champion.

Mais la place m'est mesurée et je dois mettre fin à mes souvenirs, pas avant, cependant, d'avoir rappelé cette mémorable journée du 22 juillet 1894, à la Seine, où Zimmerman qui venait de battre Barden, spécialiste du demi-fond, dans un match avec entraîneurs, mit le comble à sa réputation en gagnant dans la même journée : 1° le prix de Bade, course internationale de 1000 mètres, où il défit, en se jouant, Wheeler, Louvet, Médinger, Jacquelin, Verheyen, Fossier, etc. 2° Le prix de Spa, un handicap d'un mille. Le souvenir de cette dernière course restera à la mémoire de tous les sportsmen qui y assistèrent. Elle se disputa en une seule série et Zim y rencontra 16 concurrents dont Jacquelin, qui finit deuxième et auquel il rendait 60 mètres, Mercier troisième (40 m.), Louvet quatrième (40 m.), Wheeler, Verheyen (40 m.), Baras (50 m.), etc.

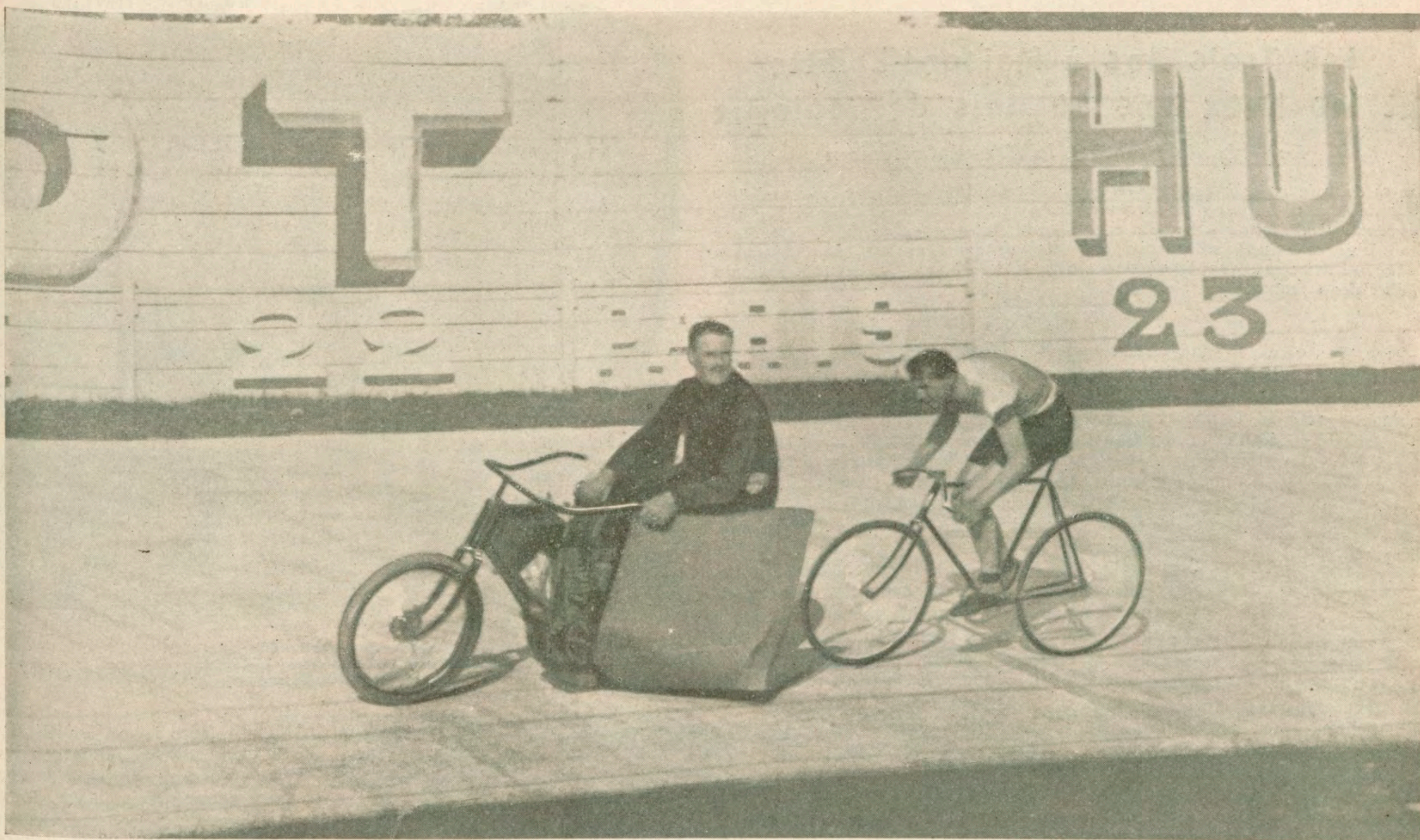
Au troisième et dernier tour, Zimmerman était encore à la queue du peloton lorsque dans la ligne d'en face, on le vit dépasser à l'extérieur tous ses concurrents qui ne donnaient plus l'impression d'avancer ! (Je copie mon compte rendu du *Paris-Vélo*). Et le chemin n'était pas large qu'on lui laissait le long de la balustrade. Au dernier virage un coureur s'élance qui s'assure une avance de 20 mètres : c'est Mercier, très vite à l'époque. Il ne paraît plus devoir être rattrapé. Mais le Yankee Volant, d'un seul coup, dépasse et décolle le gros du peloton ; en quelques coups de pédale il est sur Mercier qu'il lâche pour gagner de trois longueurs. Mercier, estomaqué, se laisse même prendre la seconde place par Jacquelin.

Le public fit au vainqueur une ovation délirante. Lui ayant demandé s'il avait été gêné pendant la course, il me répondit : « Je n'ai pu donner, en effet, toute ma vitesse dans l'avant-dernier tour, mais je ne me plains pas. En Amérique, j'ai gagné un handicap de 3/4 de mille contre 110 concurrents et je rendais au limitman 200 yards ».

Ajoutons que, dans le Prix de Spa, Zim avait tout simplement battu le record français du mille, ayant couvert les 1609 mètres en 2 m. 9 sec. 1/5.

Tel était l'homme qui, dans les annales du sport vélocipédique, restera comme l'incarnation du Sprinter.

G. DE LAFRETÉ.



LA RENTRÉE DE ZIMMERMAN (Parc des Princes, 21 septembre).

Zimmerman a fait sa rentrée sur la piste par une double exhibition au vélodrome du Parc des Princes. Derrière une motocyclette, il a couvert une première fois un mille et une deuxième fois cinq kilomètres. Pendant son essai sur le mille, il est tombé, sans se faire, heureusement, de blessures graves.



LES CENT KILOS EN PISTE (Parc des Princes, 21 septembre).

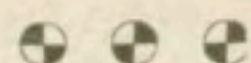
Une course originale, réservée aux cyclistes pesant au moins 100 kilos, s'est disputée au vélodrome du Parc des Princes, sur 15 kilomètres avec entraîneurs. Elle est revenue à Oscar, un cousin de Constant Huret, dans le temps très honorable de 24 m. 40 s. 2/5.

LES COURSES

Les Trois Ans à Maisons-Laffitte et les Deux Ans au Bois de Boulogne

Le Prix de Flore et le Grand Critérium

Les deux journées de courses plates qui ont précédé la « semaine internationale de Maisons-Laffitte » ont obtenu toutes deux un plein succès favorisé par une agréable température « fin d'été ». A Maisons nous avons eu le Prix de Flore contre épreuve du Prix de Diane, et au Bois de Boulogne, le Grand Critérium pour les deux ans, dont l'importante allocation — 30 000 fr. — attire toujours l'élite des « jeunes espoirs ».



KIZIL-Kourgan, la gagnante de la Poule d'Essai, de la Grande Poule des Produits, du Prix de Diane et du Grand Prix de Paris, Kizil Kourgan — comme La Camargo l'an dernier — a été battue dans le Prix de Flore! tel fut l'événement sportif de la semaine passée! La Camargo, qui était la meilleure des pouliches de son année, s'est réhabilitée, par la suite, de cet échec; la vaillante fille d'Omnium marchera sans doute sur les traces de sa glorieuse devancière. Les chevaux, et surtout les juments, ont leurs bons et leurs mauvais jours, tout comme les humains, aussi n'ai-je pas cherché si Kizil était capable de rendre huit livres à ses rivales ou si les conditions du train pouvaient ou non la servir.

Avant l'épreuve, à peine la pouliche de M. de Saint-Alary était-elle sortie de son box qu'elle fut entourée par tous les habitués du turf et les jeunes propriétaires, férus de leur savoir (?) je n'entendais autour de moi qu'un concert de louanges! « Quelle admirable bête, comme elle est bien musclée! Quel habile homme que ce Milton, comme il sait amener des chevaux en belle condition! Elle est certes mieux que lors du Grand Prix! Elle ne fera qu'une bouchée de ses adversaires! » On s'instruit toujours en écoutant. Au pesage, dans l'enceinte des propriétaires, partout, j'écoute beaucoup, et comme j'ai bonne mémoire, j'arrive ainsi à connaître l'opinion de ces propriétaires, nouveaux venus à l'hippisme et qui veulent toujours en remonter à leurs aînés. Quand la course fut courue, je retrouvai les mêmes turfistes; combien différent était leur langage: « A-t-on idée de faire courir une bête pleine de graisse! Pas étonnant que Kizil soit battue, avec un « asthmatique » sur le dos! Ce Pratt a eu son temps! Mais c'est voulu cette défaite, et la cote pour le Prix du Conseil municipal! » Vraiment je ne croyais pas que la défaite assez régulière d'un cheval pût faire à un quart d'heure d'intervalle varier ainsi l'opinion de certains.

Eh! oui, Kizil a été battue, et ce



La Loreley, par Le Sancy et Orris; propriétaire: M. le baron de Schickler; entraîneur: W. Webb; jockey M. Henry. Gagnante du Prix de Flore.



Avant le Prix de Flore: dans le couloir des boxes du pesage de Maisons-Laffitte. Kizil-Kourgan, par Omnium II et Kasbah; propriétaire, M. de Saint-Alary; entraîneur, G. Melton; jockey, W. Pratt.

n'est ni la faute de son propriétaire, ni de son entraîneur, ni de son jockey qui tous trois croyaient non pas à une victoire facile, étant donné l'écart de poids, mais à une victoire. On reproche à W. Pratt sa course d'attente, mais il a monté aux ordres. Ce résultat est, en somme, une confirmation de la course de Chantilly. La Loreley sur cette même distance avait failli battre Kizil Kourgan à poids égal. La pouliche du baron de Schickler venait de gagner le Prix d'Amphitrite à Dieppe: elle eut, il est vrai, une défaillance à Longchamp où La Morée l'avait battue. Et puis, il y a encore la question du terrain. La piste de Maisons — sol d'alluvion dont le niveau est à peine supérieur à celui de la Seine et repose sur des couches encore mouvantes — ne convient pas comme la piste de Chantilly dont le sous-sol est très élastique, aux racers vigoureusement charpentés. Notez bien que je ne dénigre nullement la piste de

Maisons que la Sportive d'Encouragement entretient admirablement, je veux simplement faire remarquer qu'il y a entre deux champs de courses des différences de terrain avec lesquelles il faut compter.

Une autre épreuve intéressante de la journée, le Prix Ermark, a donné lieu à une palpitante arrivée rappelant celle de l'Omnium: quatre têtes se séparaient

les quatre premiers; la gagnante Radiola doit une bonne part de son succès à son jockey J. Reiff, qui avec beaucoup d'à propos a profité de l'espace libre causé sur la droite des autres par l'intersection des pistes pour leur souffler la corde, qu'ils étaient en droit de ne pas lui céder. Saint-Saulge qui a pris la seconde place s'est beaucoup mieux employé avec Ch. Childs comme jockey qu'avec J. Reiff. Tant il est vrai que certains chevaux s'accommodent mieux de certains jockeys et réciproquement.

Nous avons eu, di-



E. Johnson, l'entraîneur américain de Chantilly, entraîneur de Radiola.



Radiola, par Guise et Rosita; propriétaire, M. Wadsworth-Rogers; entraîneur, E. Johnson; jockey, J. Reiff, gagnant du Prix Ermark.



Avant le Prix de Villebon : G. Stern vient de se mettre en selle sur Retz qui se livre à sa petite manifestation habituelle : une ruade ; est-ce mauvais caractère ou plutôt contentement de se détendre les nerfs ?

manche, à Longchamp, la brillante assistance des grandes journées sportives : tout s'y prêtait du reste, le temps superbe — une vraie après-midi de printemps — et le programme qui nous promettait la revanche de Vinicius et la rentrée du vaillant petit Retz de M. Camille Blanc. Reine Margot et Vinicius jouèrent la troisième manche de leur match : les deux premières avaient été à l'avantage de la pouliche, et puis elle avait pour elle, outre le prestige de la forme des deux ans de l'écurie, d'avoir triomphé dans la première épreuve importante réservée à sa génération, le Critérium d'Ostende. Les partisans de l'écurie Caillault faisaient observer que Reine Margot s'étant montrée supérieure au fils de Masqué sur 1 000 mètres et sur 1 100 mètres, il n'y avait, étant donnée l'origine de la pouliche, aucune raison pour que la fille de Dolma Baghtché ne conservât pas cette supériorité sur les 1 600 mètres du Grand Critérium. L'événement leur a donné tort et a prouvé que si Reine Margot est une pouliche de vitesse, elle manque de tenue.

Vinicius est, du reste, un poulain superbe, admirablement bâti, et même un peu fort pour son âge ; si j'avais à créer un haras, je n'hésiterais pas à faire l'acquisition de ce fils de Masqué. Un rédacteur du *Sportsman* anglais, venu pour cette épreuve et pour la semaine internationale de Maisons, me disait, du reste, que « depuis Ormonde, il n'avait jamais vu un deux ans plus complet ».

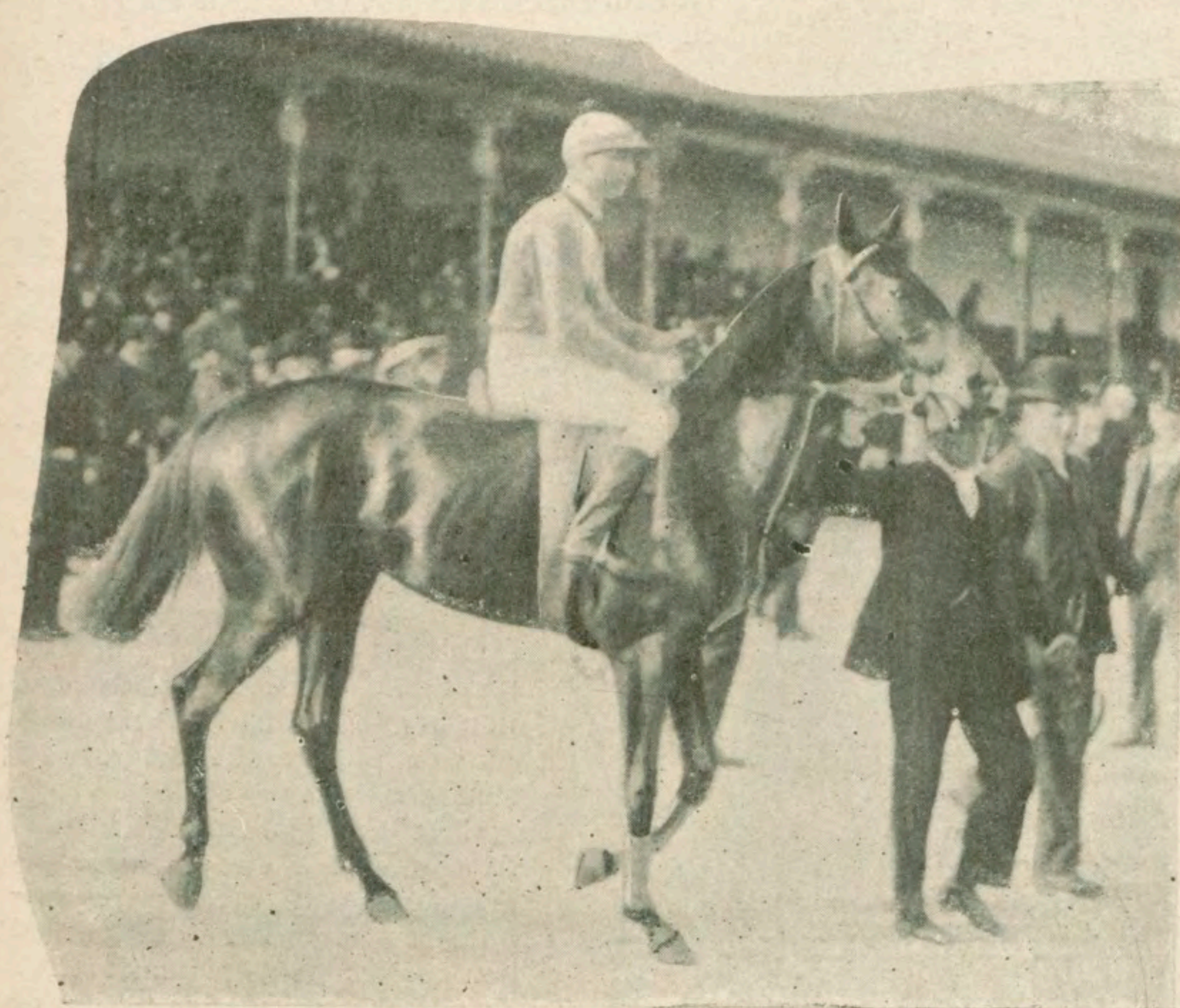


Après le Grand Critérium, la promenade du vainqueur Vinicius par Masqué et Wandora ; propriétaire, M. Ed. Blanc ; entraîneur, Denman.

Georges Stern a tout à fait bien monté Vinicius et il a été aussi bien félicité que le propriétaire et l'entraîneur. J'ai demandé au jeune Stern ses impressions sur le poulain : « Avec Retz et auparavant Jacobite, c'est certainement un des meilleurs chevaux que j'aie eu l'occasion de monter ; il est courageux et répond bien quand on le sollicite ; aujourd'hui, je n'ai guère eu à le solliciter. C'est ainsi que j'aime à gagner des courses ; amener mon cheval en tête du peloton à l'entrée de la ligne droite, m'assurer une avance suffisante et finir dans un canter. Mais on ne peut faire cela avec tous les chevaux qu'on amène au poteau. » Denman a été aussi très entouré après la course, et j'ai remarqué que les premiers à lui apporter leurs félicitations étaient des collègues : W. Web, J. C. Watson, le papa Flatman et les Cunnington.

Georges Stern, avec Retz, a remporté une nouvelle et brillante victoire. Le fils de Le Hardy a fini avec une extrême facilité malgré des conditions de poids défavorables ; il a paru battre Surprenant avec un peu moins de facilité que ne l'avait fait Maximum à Deauville, mais — il y a un mais — je ne sais si j'ai bien vu, en tous les cas la photographie nous donne la fin de l'incident. Le voici : un peu avant l'arrivée, Milton Henry, qui montait Surprenant, furieux de voir passer Retz si facilement, a bousculé Stern et lui a même donné un coup de cravache sur le bras, coup qui a dû être assez bien appliqué, car Stern à la rentrée se frottait encore le bras.

FRANC-PICARD.



Mireille, par Vesuvian et Midnight-Sun ; propriétaire, M. Caillault ; entraîneur, R. Carter junior ; jockey, M. Henry ; seconde du Grand Critérium, derrière Vinicius et devant Reine Margot, sa compagne d'écurie.

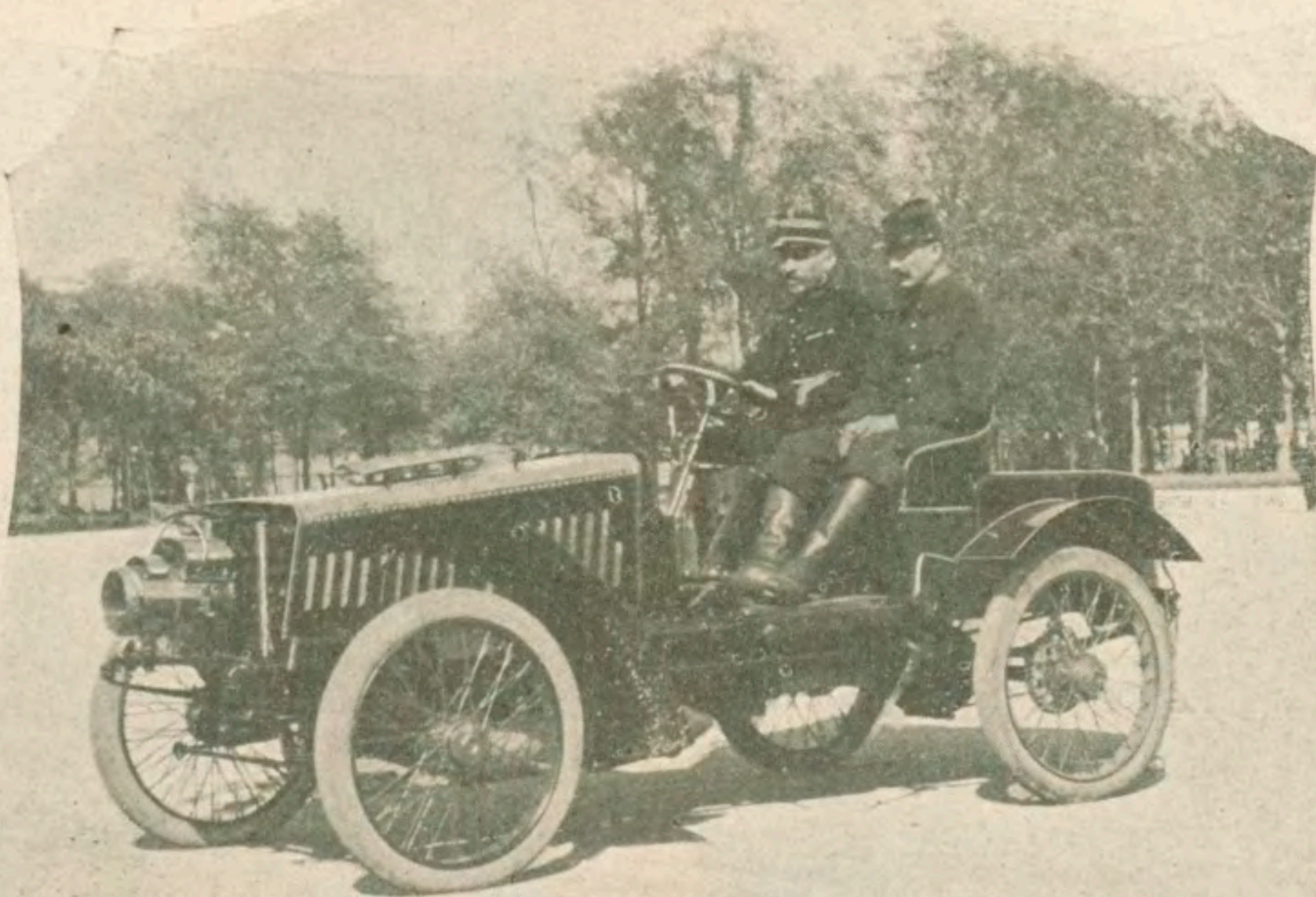


La rentrée du vainqueur du Prix de Villebon : Retz par Le Hardy et Betrouw ; propriétaire, C. Blanc ; entraîneur, Flatman senior ; jockey, G. Stern. G. Stern qui a été bousculé et a reçu un coup de cravache de M. Henry, se frotte le bras tant la douleur est vive.

Les Automobiles

Les grandes manœuvres qui viennent de se terminer dans le Sud-Ouest, sous la direction du généralissime Brugère, et auxquelles le XVI^e corps d'armée a participé, ont été marquées par ce fait que, plus encore que les années précédentes, il y a été fait un emploi judicieux de l'automobile.

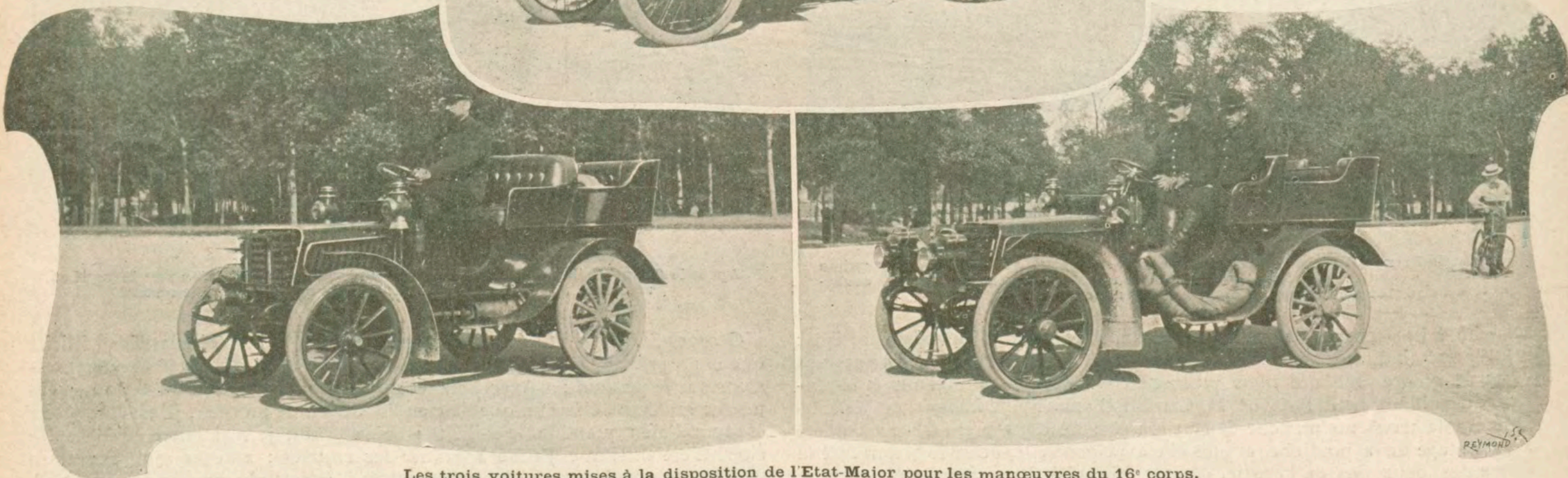
Parmi les personnalités qui suivirent ces manœuvres, se trouvait S. A. R. le prince des Asturies, et le Ministre de la guerre avait mis à sa disposition toute une série de voitures, qui ont été également utilisées par le service d'État-Major.



aux Manœuvres

C'est le capitaine Genty, bien connu de nos lecteurs qui l'ont vu successivement sous ses avatars divers de directeur du service automobile militaire et de simple concurrent de grandes épreuves automobiles, qui était chargé, cette fois encore, de la direction du service.

Le commandant Ferrus était, de son côté, préposé aux expériences de poids lourds, transport des vivres, des munitions, etc., toutes choses moins brillantes, mais qui, en cas de guerre, ne seraient pas de moindre utilité.



Les trois voitures mises à la disposition de l'Etat-Major pour les manœuvres du 16^e corps.

Au centre, le capitaine Genty; à droite, M. Ravenex, lieutenant de réserve, à gauche, M. Ph. Marot, brigadier-fourrier.

PLUS que les années précédentes, l'autorité militaire semble avoir fait pendant les grandes manœuvres d'armée qui viennent d'avoir lieu à Toulouse, un large et méthodique emploi des automobiles pour la transmission rapide des ordres ainsi que du personnel du haut commandement.

Grâce à ce nouveau service extra-rapide, nous avons pu voir maintes fois notre toujours actif généralissime se multiplier avant, pendant et après le combat, montrant ainsi tout le parti qu'un chef d'armées avisé pouvait tirer de l'emploi de la locomotion nouvelle sagement combinée avec celui du cheval.

Des essais d'automobiles pour les tractions des subsistances et des munitions ont également eu lieu, mais il nous a semblé que dans cette branche, pour tant si importante, les expériences ont été un peu timides et qu'on en a pas tiré tout le parti possible comme pour les poids légers.

Par contre, ce qui a été une véritable innovation et montre bien la confiance inspirée par l'automobile dans les sphères militaires, c'est la mise à la disposition de S. A. R. le prince des Asturies, convié par le gouvernement pour assister à ces manœuvres, d'une vraie écurie automobile au lieu des traditionnels landaus.

Cette écurie, que nous avons eu la bonne fortune de voir maintes fois, comprenait : une voiture de 40 chevaux Paris-Vienne, 2 voitures de 20 chevaux et une de 12 chevaux Decauville.

Tout ce convoi quittait Vincennes le 28 août dans l'après-midi avec ordre d'être rendu, par la route naturellement, à Toulouse le 31 avant midi, heure militaire, s'il vous plaît.

Il était placé sous les ordres d'un capitaine d'artillerie, le capitaine Genty (alias de la Touloubre) auquel étaient adjoints les réservistes Ravenex et Marot, nos constructeurs bien connus, ainsi que tout un personnel militaire; le jeune Georges Menier pilotait une de ses voitures, qui, mal-

heureusement, est restée souvent en route, par suite de pannes.

Le convoi gagna Toulouse en 4 étapes et se trouvait le 1^{er} septembre à l'heure militaire à la gare de Villefranche-de-Lauragais pour recevoir S. A. R. le prince des Asturies et le transporter avec sa suite au château de Saint-Rome, où il devait résider pendant une partie des manœuvres.

Le prince a paru enchanté des services que lui ont rendus les automobiles et s'en est servi dans toutes circonstances, même pendant les cérémonies de gala.

C'est ainsi que les Toulousains ont pu le voir, le 9 septembre, se rendre en auto à la gare à l'issue du déjeuner, de gala offert par la municipalité; il était accompagné du ministre de la guerre et du préfet. Pendant ce temps les landaus officiels restaient en panne faute d'occupants.

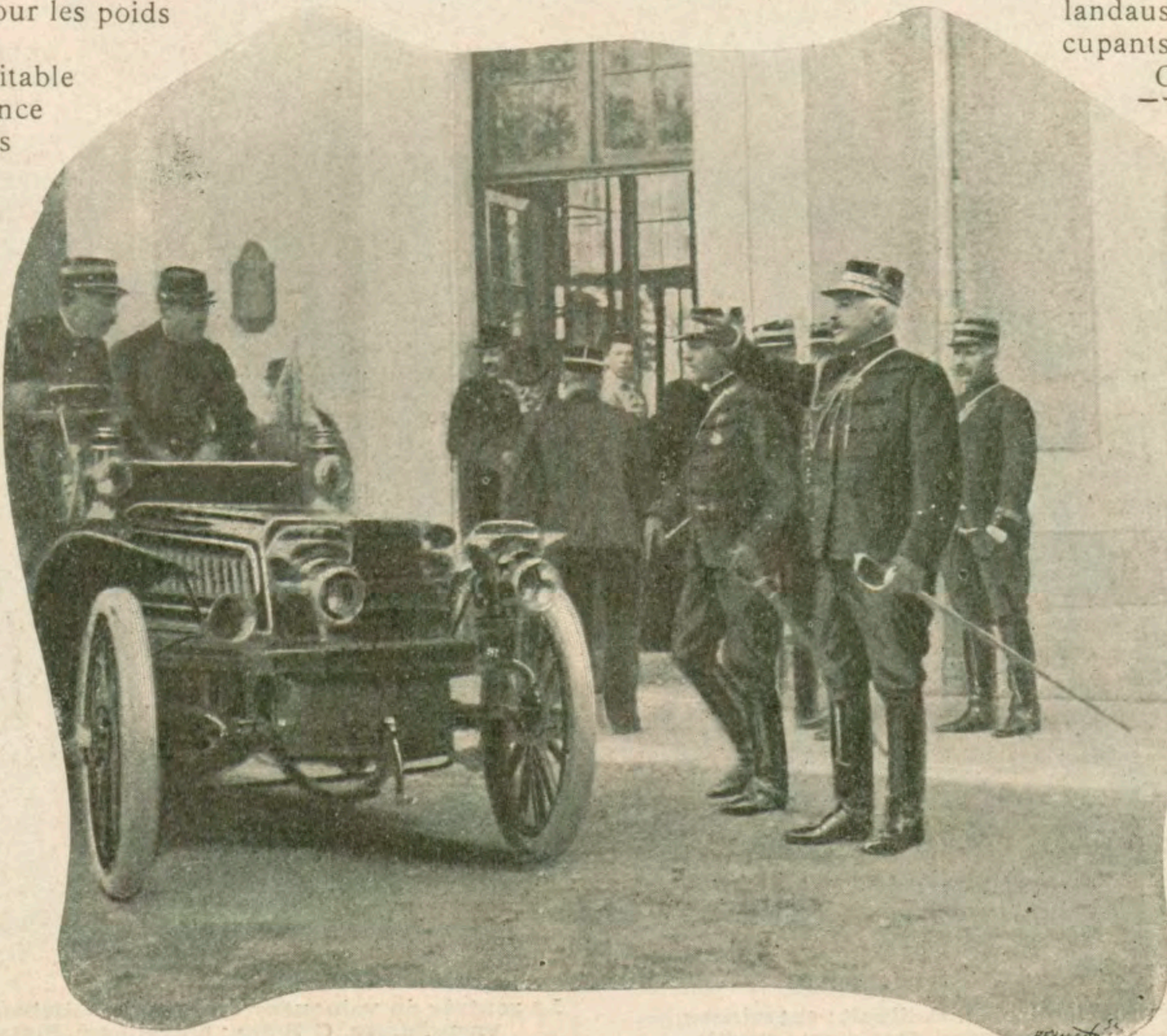
Oh honte pour ces pauvres moteurs à avoine !!

Nous ne croyons donc pas nous avancer en disant que le prince espagnol semble tout à fait conquis à l'automobile car nous avons eu le bonheur de pouvoir le photographier au vol (c'est le cas de le dire), un jour qu'après la manœuvre, il était allé sur la grande route de Toulouse à Castelnaudary, se payer, s'il vous plaît, du 100 à l'heure sur la fidèle Decauville Paris-Vienne, pilotée par le capitaine Genty.

Ce n'est pas d'ailleurs uniquement dans l'armée française que l'on peut constater l'utilisation de plus en plus grande des voitures sans chevaux.

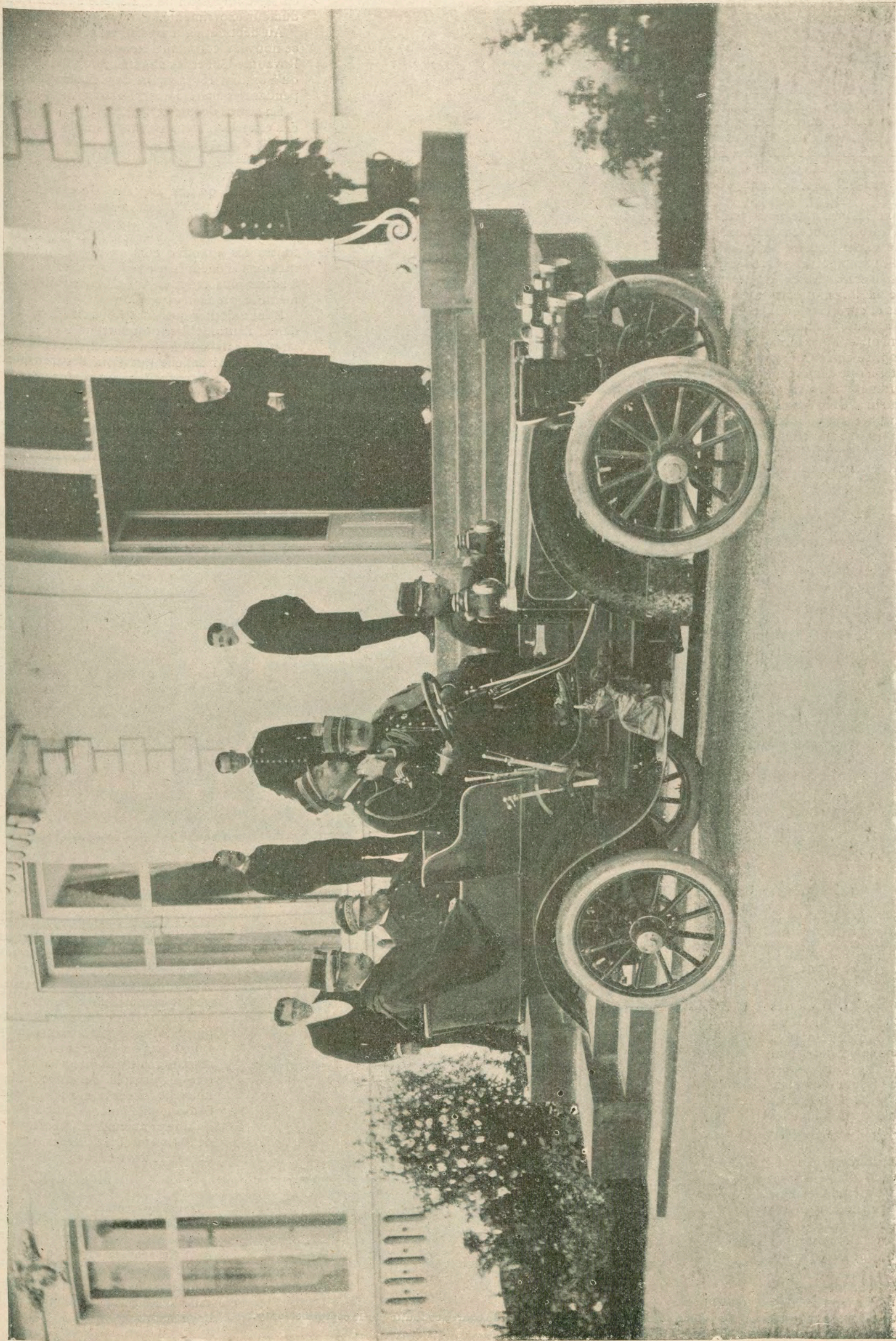
C'est ainsi qu'en Allemagne, l'automobile a été employée en grand pendant les dernières manœuvres impériales qui ont eu lieu sur les hauts plateaux entre Francfort-sur-l'Oder et la ville de Posen.

Presque tous les transports de provisions de bouche, de munitions ont été opérés par des auto-



Le G^{al} Lacroix.

L'automobile du Prince des Asturies l'attendant à la gare de Toulouse.



(Cliché Janson.)

LE PRINCE DES ASTURIES AUX MANŒUVRES DU SUD-OUEST

C'est dans une voiture mise à sa disposition par la maison Decauville et munie de pneumatiques Michelin, que S. A. R. le Prince des Asturies a suivi les manœuvres du XVI^e corps. Notre photographie a été prise devant le château de Saint-Rome, au Comte de la Panouse, où le Prince et sa suite ont été reçus pendant la durée des manœuvres. A côté du Prince, l'amiral Fournier, sur le siège d'avant le capitaine Genly et le colonel Silvestre, attaché à la personne du Prince. Sur le marchepied, Edmond, bien connu du monde où l'on marche à 100 à l'heure.

mobiles spéciales, très lourdes, traînant à la remorque un énorme fourgon.

L'empereur lui-même et le kronprinz tous les jours se rendaient en automobile sur le terrain des opérations et rentraient de même chaque soir à leur quartier général.

Pour ceux de nos lecteurs qui tiennent à la précision dans les détails, nous pouvons ajouter que l'automobile impériale est de couleur gris-clair, rehaussée de quelques filets d'or ; elle peut atteindre une vitesse de 60 kilomètres à l'heure. Elle est conduite par un officier ingénieur, qui a sous ses ordres quelques sous-officiers de la brigade des chemins de fer,

Si nous quittons l'Allemagne pour une autre puissance de la Triple Alliance, nous constatons que c'est presque exclusivement en automobile que le roi Victor-Emmanuel a suivi les grandes manœuvres. Le souverain italien est de plus en plus enchanté de la locomotion nouvelle et des résultats pratiques et agréables qu'il en obtient.

L'autre jour il a quitté le château de Racconigi où il est actuellement, et a parcouru en automobile la région comprise entre Cuorgne et Castellamonte pour assister à une démonstration militaire. Après quoi, il a franchi avec sa voiture un pont de bateaux lancé sur l'Orco par les sapeurs de génie et s'est rendu chez son cousin le duc d'Aoste. Quelques jours après, il suivait les manœuvres de montagne dans les Apennins liguriens, dirigeant lui-même sa voiture dans les sentiers les plus



C^t Echaguë.
Les officiers espagnols de la suite du Prince des Asturies qui ont suivi les manœuvres en automobile.

en cas d'impossibilité matérielle à fournir un conducteur expérimenté.

Au début et en temps de paix, les opérations de ce nouveau corps ne s'étendront pas en dehors du Royaume-Uni et les chauffeurs militaires n'auront qu'à assurer le transport des officiers d'état-major pendant les manœuvres ou les tournées d'inspection.

En temps de guerre, ils se chargeront du service des estafettes, transporteront les ballons, les appareils du service des signaux et en cas de besoin l'artillerie légère dont les « poids lourds » auront à s'occuper.

Il paraît qu'une centaine de chauffeurs sera enrôlée d'ici quelques mois sous l'uniforme khaki.

Il y a donc là un mouvement général chez toutes les grandes puissances et qui ne peut manquer d'encourager le gouvernement français à entrer plus avant encore dans la voie qu'il a lui-même le premier ouverte.

Il faut ajouter que chez nous on n'a pas cherché dans l'automobile uniquement un élément de vitesse, mais qu'on y a cherché aussi une solution de la si difficile question des transports au point de vue du ravitaillement des armées.

On a pu y voir des trains militaires dont l'un est un nouveau type de guerre, qui ont fait un ravitaillement intense dans chacun de leurs corps ; avec 6 fourgons chargés soit de pain, d'avoine ou d'obus, ce train marche à une vitesse de 8 kilomètres en moyenne à l'heure, par des chemins impos-



Les voitures attendant les ordres.



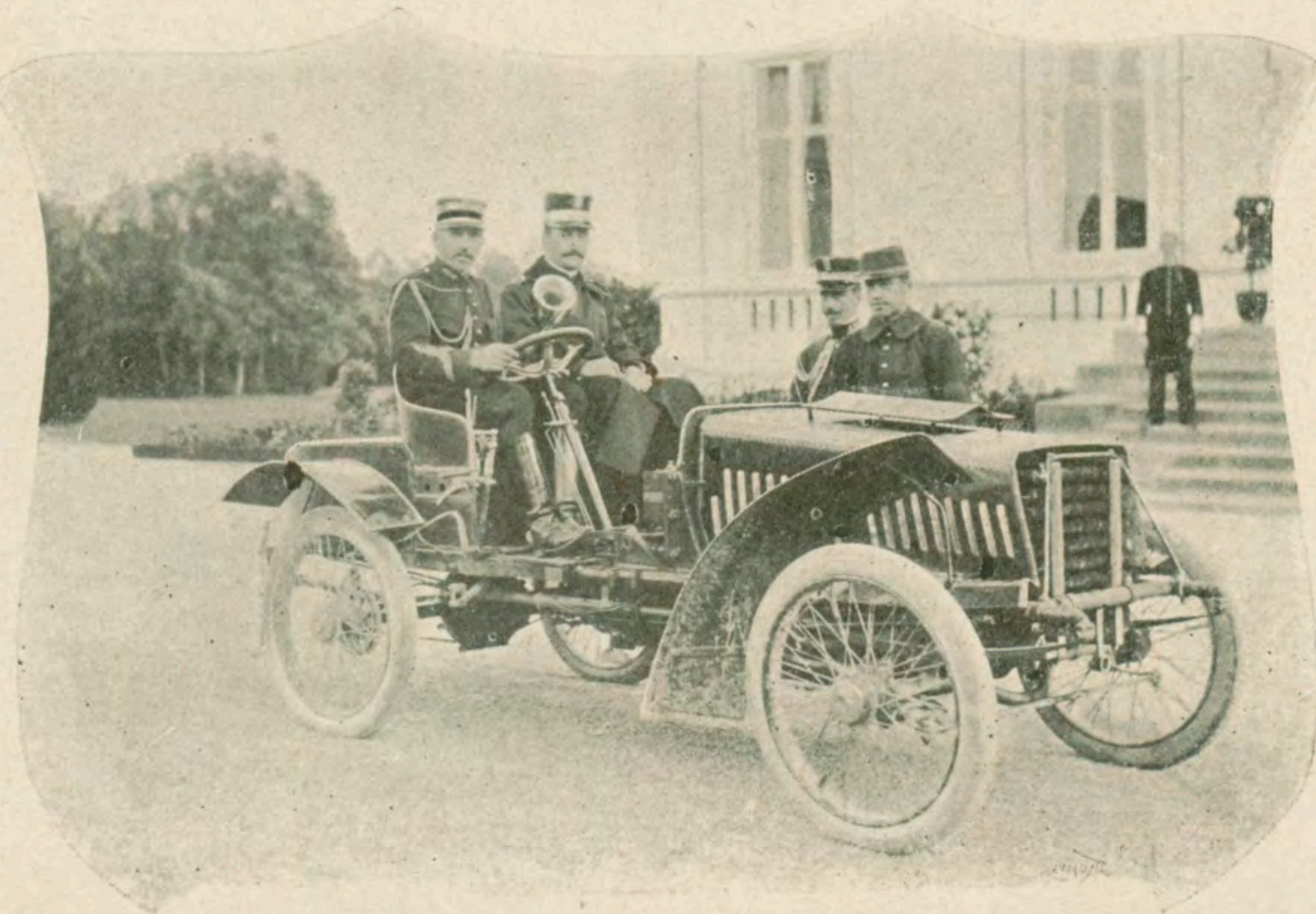
Le capitaine Levesque conduisant le généralissime.

Outre les trois voitures que nous reproduisons plus haut, figurent un omnibus de 20 chx et la grande voiture de M. Menier qui, malheureusement, est restée en panne plus souvent qu'à son tour.

tourmentés. D'autre part, il y a très peu de temps, lord Roberts faisait au War Office une proposition très pressante, relative à la création d'un corps d'automobilistes militaires. L'idée du généralissime anglais, appuyée par M. Marc Mayhew, et malgré les dépenses considérables qu'elle peut entraîner, a été définitivement adoptée.

Le War Office a donc immédiatement envoyé une circulaire à tous les propriétaires d'automobiles pour les inviter à faire inscrire au plutôt leur ou leurs voitures ; celles-ci devront servir aux opérations militaires lorsqu'elles seront réquisitionnées.

Le propriétaire de chaque « motor-car » s'engagera moyennant rétribution à conduire lui-même sa voiture



(Cliché Jansou.)

Le prince des Asturies dans la voiture de course conduite par le capitaine Genty.

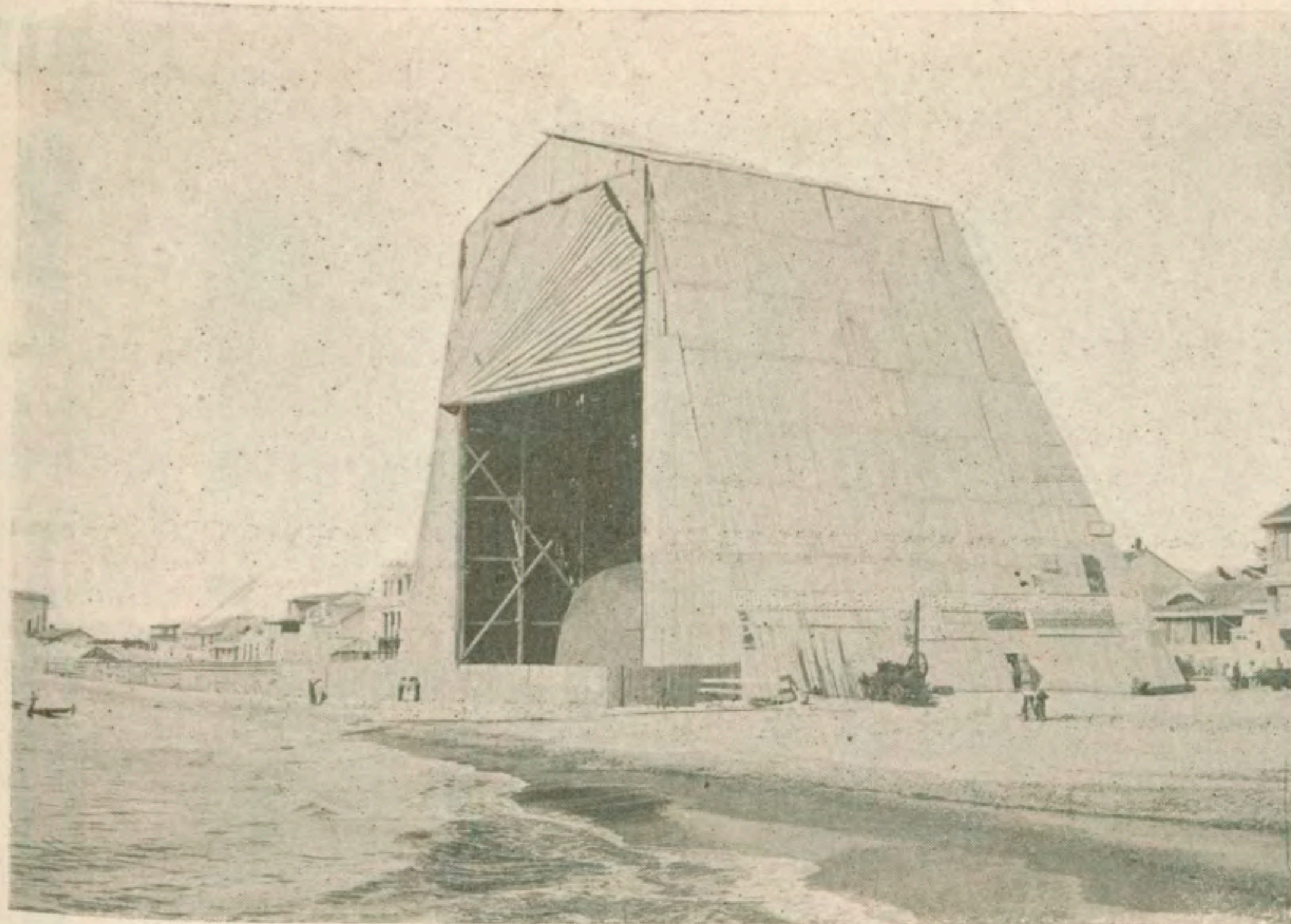
sibles comme ceux du Lauragais.

Ces diverses parties de la question automobile ont paru intéresser beaucoup également le prince des Asturies auquel elles ont été présentées par le commandant Ferrus.

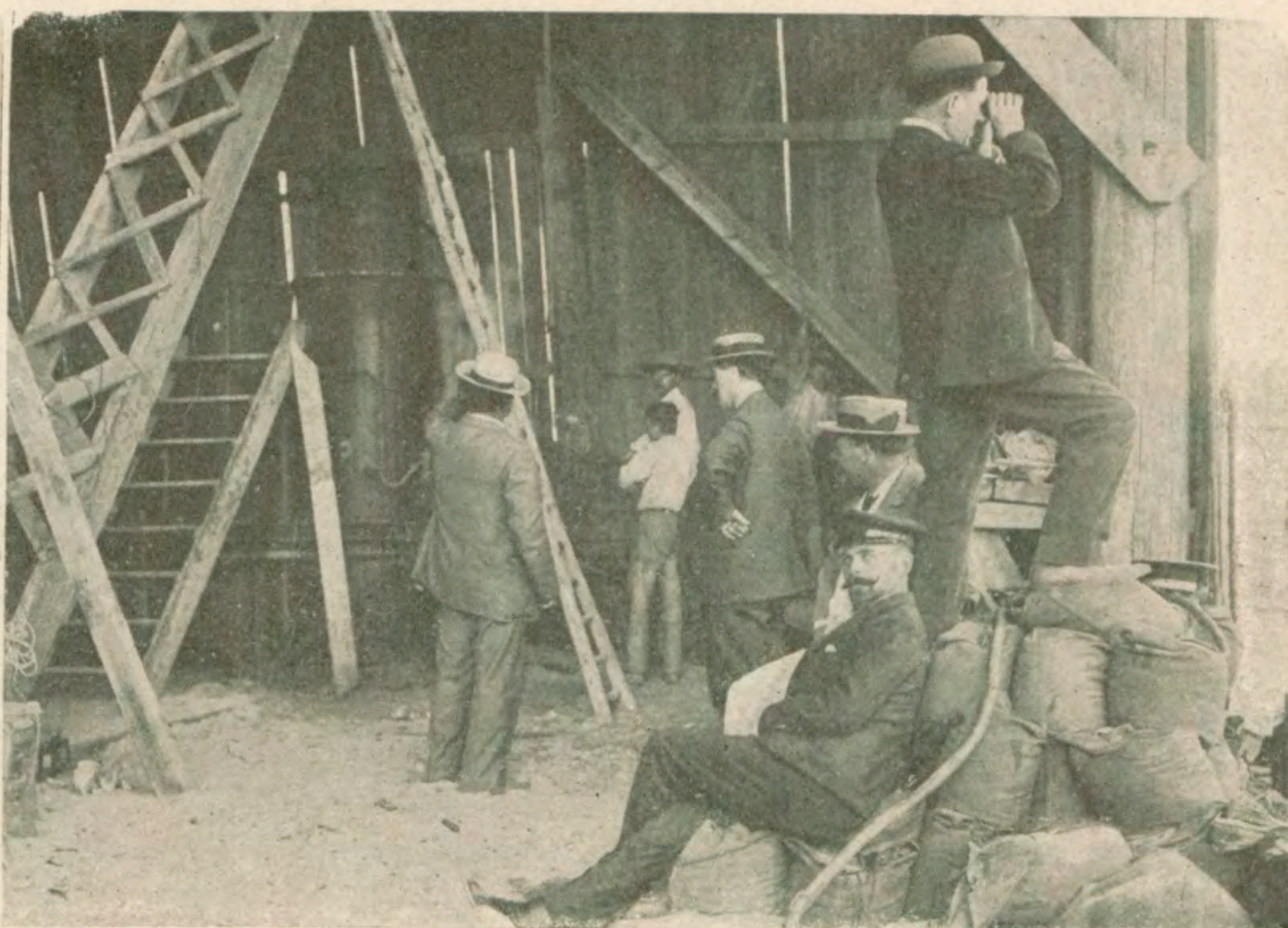
A notre avis, le ministre de la guerre et nos gouvernants ne pouvaient pas choisir une meilleure occasion de montrer à l'étranger que les progrès de notre industrie nouvelle étaient tels, qu'actuellement l'automobile pouvait faire autre chose qu'une promenade d'agrément autour de Paris et assurer des services réguliers dans des circonstances difficiles.

TORAM.

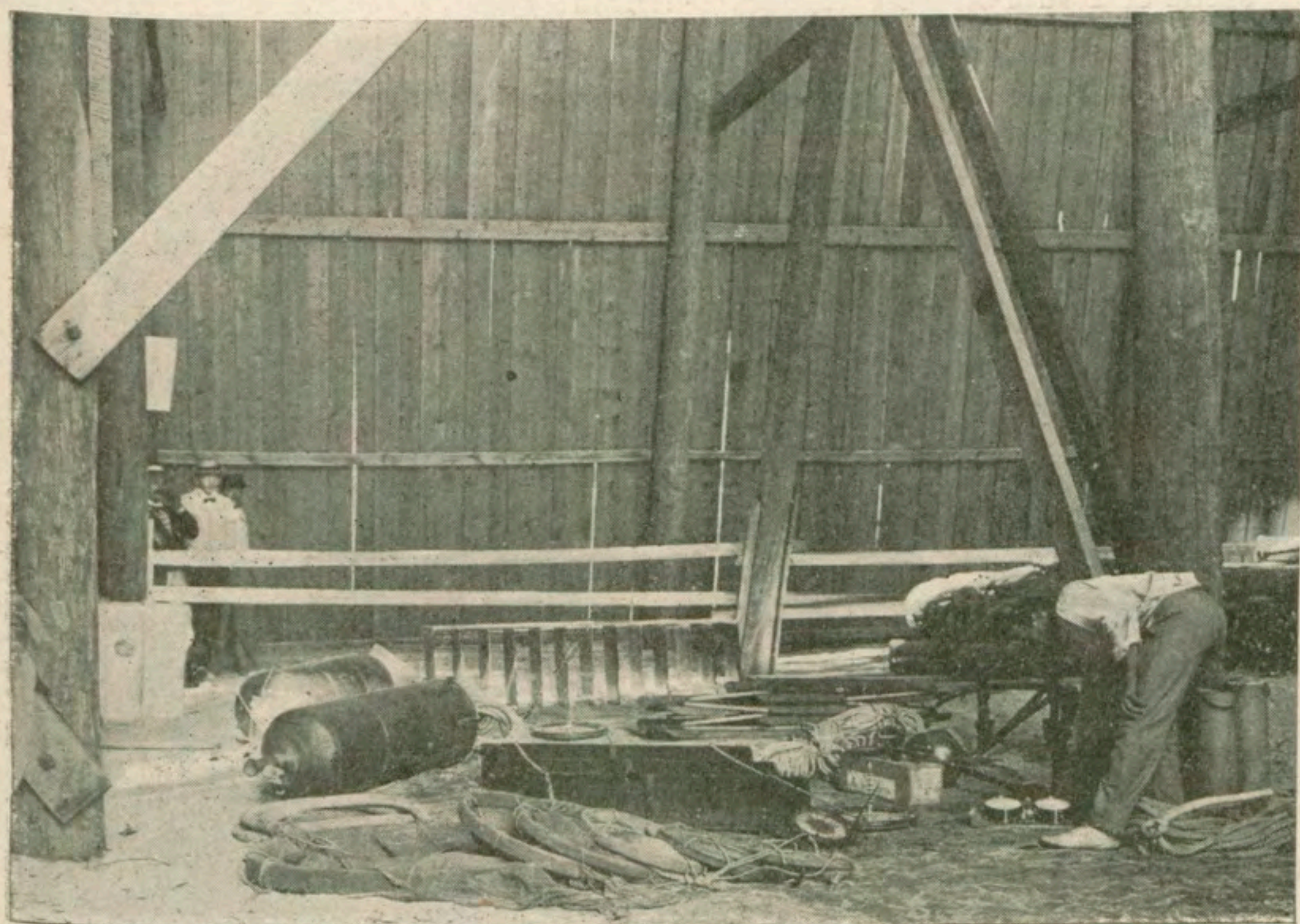
Nous apprenons que S. A. R. le prince des Asturies a fait remettre par son officier d'ordonnance, le commandant Echaguë, la croix du mérite militaire au capitaine Genty et au sous-lieutenant Ravenez, et la croix de chevalier d'Isabelle la Catholique à M. Philippe Marot.



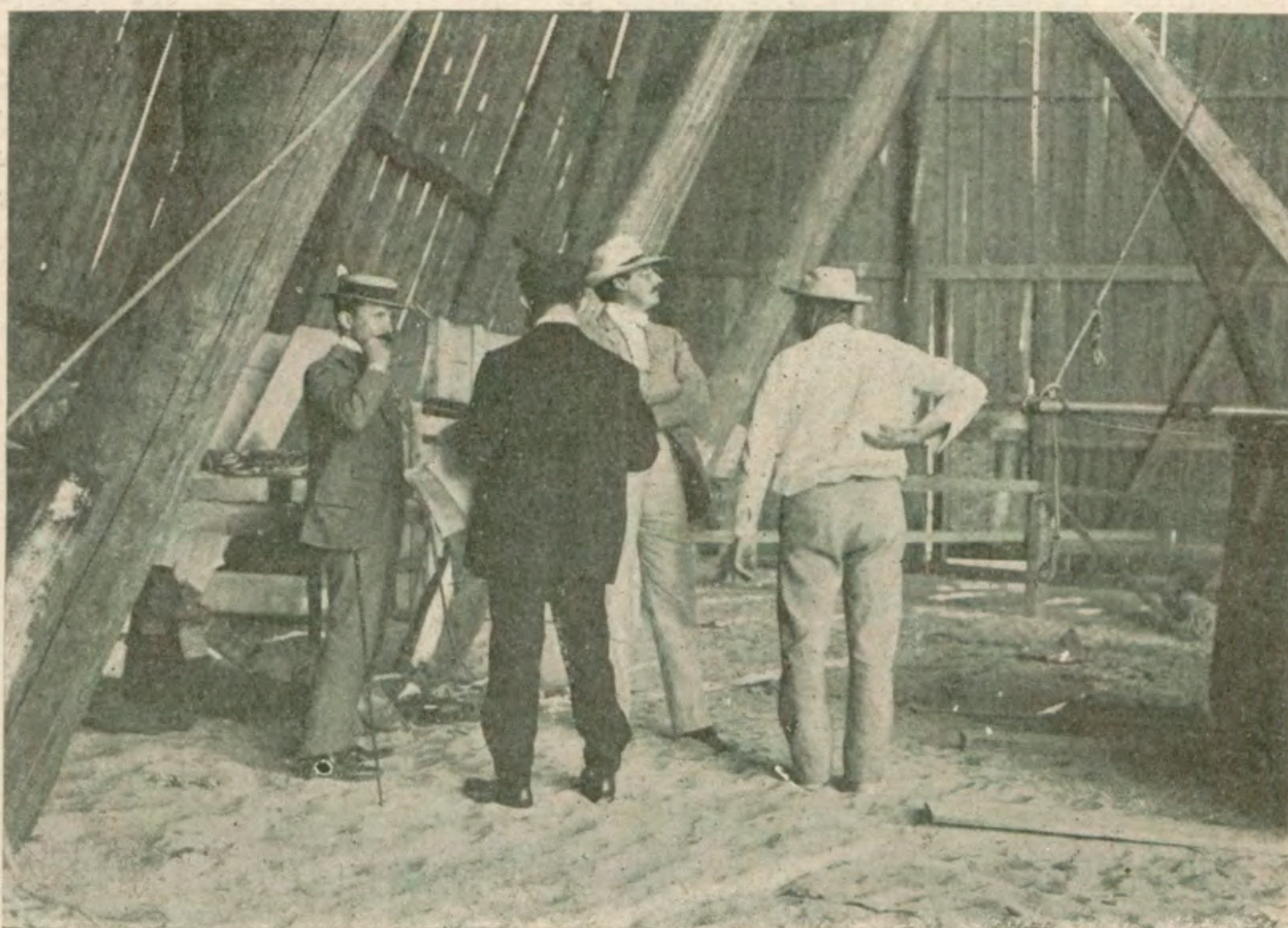
Le hangar de Palavas-les-Flots. On aperçoit le ballon à demi gonflé.



Sous le hangar : MM. Mallet, constructeur du ballon; Carlier, architecte, et Dangarel, charpentier du hangar, Weiss, ingénieur.



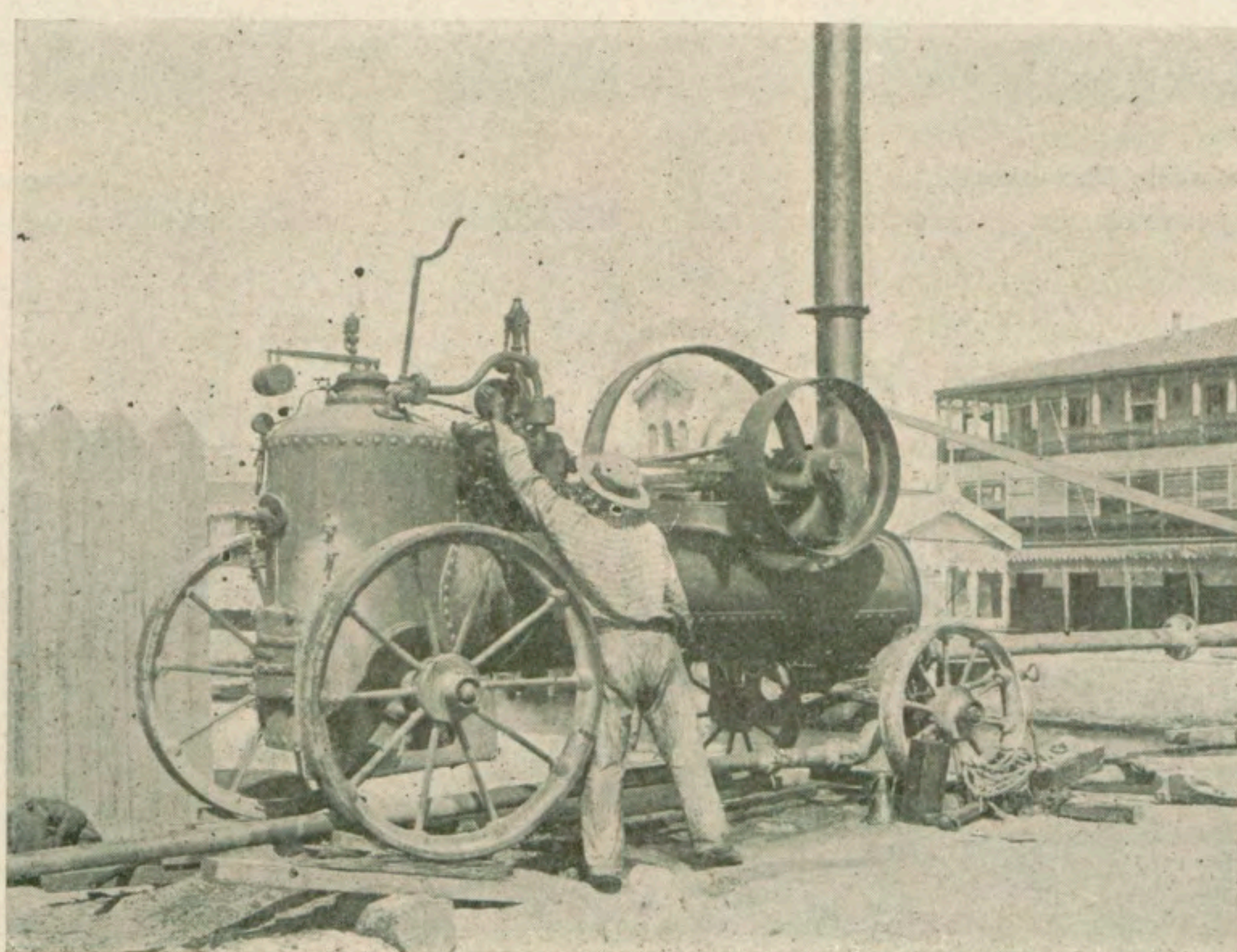
Les divers instruments qu'emporteront les aéronautes : tubes de cuivre compensateurs, tubes à oxygène et hydrogène, compensateurs à maxima, cônes-ancres, gorgouilles pour le filage de l'huile.



M. de Castillon de St-Victor M. Hervé M. de la Vaulx
Les aéronautes sous le hangar.



M. de la Vaulx à la pompe élévatoire.



La locomobile qui faillit éclater et amener une catastrophe.



MM. de la Vaulx et Mallet surveillant les préparatifs en compagnie de M. Baron, un autre inventeur, spécialisé dans la construction des sous-marins.

(Clichés Bacard.)

LES EXPÉRIENCES DU COMTE DE LA VAULX, A PALAVAS-LES-FLOTS. AVANT LE DÉPART

Après une attente de plusieurs jours causée par les vents contraires, le Méditerranéen II, monté par MM. de la Vaulx, de Castillon de Saint-Victor, Hervé et le mécanicien Duhanot, a quitté Palavas-les-Flots, lundi matin, à trois heures. Nous donnons ci-dessus les photographies prises la veille même du départ.

DE
S
A
L
O
N

AU
V
E
N
T
O
U
X



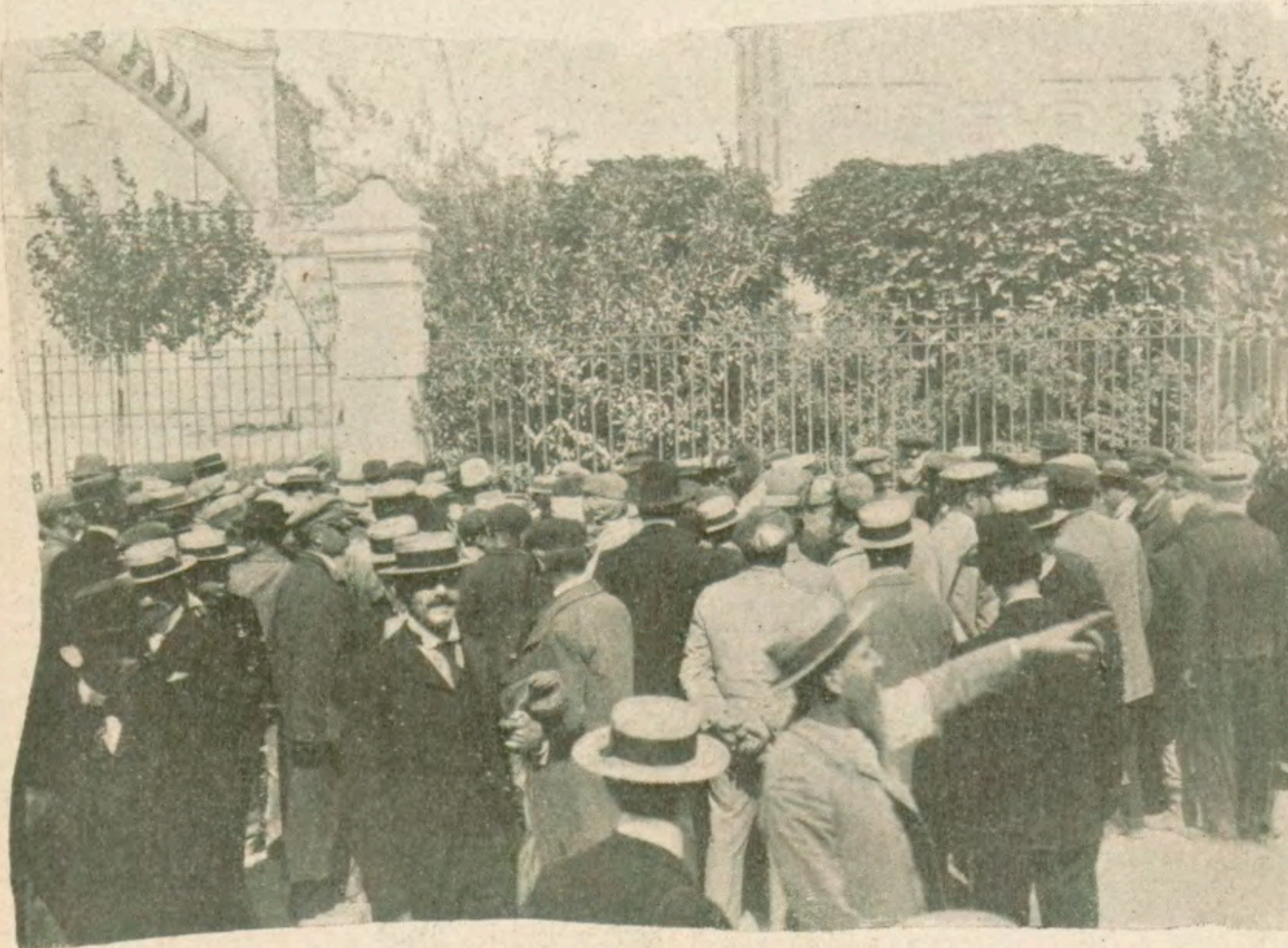
Les concurrents au départ du meeting de Salon.

Cette année 1902, qui ne devait pas voir de courses automobiles, aura compté, en somme, plus d'événements de ce genre qu'aucune de ses devancières. Les lecteurs de la Vie au Grand Air ont pu s'apercevoir qu'il ne se passe guère une semaine sans que nous leur donnions le compte rendu d'une nouvelle épreuve. Cette fois, nous en avons deux ; une course de vitesse sur les routes de la Crau et une de côte en pleines Alpes. Toutes les deux offrent un intérêt différent, mais elles se rapprochent par ce fait qu'elles ont été gagnées par le même homme, sur la même voiture.

à vingt lieues de la chaîne principale des Alpes, comme un balcon devant la scène et d'où l'on voit le plus splendide panorama que l'œil puisse concevoir.

Il n'est pas un des lecteurs de ce journal qui ne connaisse déjà Salon et la Crau pour en avoir vu, ici même, quelques vues. La Crau, c'est ce vaste désert de cailloux qui s'étend, comme un fond de mer, des bords du Rhône aux premiers contreforts des montagnes d'Aix.

Une route unique et droite y court inexorablement, d'Arles à Salon, pendant



La foule à l'arrivée du vainqueur, Chauchard.

On aperçoit sa tête barbue émergeant à peine du flot pressé des curieux.



Au contrôle de départ.

M. Bertin (+), président de l'Automobile-Club de Salon, organisateur de l'épreuve

Qui donc a dit que les voyages modernes étaient sans pittoresque et que la science avait tué en eux la poésie ?

L'automobile l'aura sans nul doute retrouvée, car il est peu de voyages qui furent aussi charmants, et dont nous revînmes avec autant de souvenirs gracieux ou forts que cette dernière expédition à Salon, en plaine de la Crau et au mont Ventoux, sur les Alpes du Rhône, gigantesque croupe dressée



Chauchard, passant à 90 à l'heure au pont du Merle.

quarante kilomètres, et il est inutile d'ajouter que les agglomérations y sont rares et qu'on y trouve surtout le perdreau, le perdigau, comme on dit là-bas, et un grand diable de lièvre à la chair parfumée de thym et de lavande, tous animaux qui ne gênent guère, fût-ce à 100 à l'heure, et qui réjouissent au contraire l'âme du chauffeur au fond duquel sommeille toujours un chasseur.

Salon, c'est la cité coquette et

claire, la ville américaine qui s'est bâtie, comme par enchantement, autour de la vieille cité provençale aux rues étroites et aux murs roux. C'est la ville classique du sport, c'est la cité qui a su, placée entre Lyon, Marseille et Nice, dépasser les deux premières et presque égaler la troisième comme vitalité et comme centre de réunion.

A Salon, tout le monde est sportif, depuis le maire qui protège les courses d'automobiles, jusqu'au dernier gamin qui se fourre littéralement sous les voitures pour les mieux voir et qui en les attendant organise des parties de lutte en rêvant à Paul Pons.

Et sur la route célèbre, c'est l'envolée prestigieuse des automobiles, le démarrage terrible des 70 chevaux, emportés dans leur vol infernal, d'horizon en horizon, comme un rêve qui fuit au matin lorsque l'esprit s'éveille et cherche à rassembler les souvenirs confus.

Nous avions pourtant cette année un concurrent terrible de vitesse. C'est le mistral, le vent classique de la terre du Rhône, le vent qui galope éperdu de mas en mas, dans la plaine

et la direction devient terriblement dure et les roues tirent et tirent encore comme si quelque esprit malin passait son bras entre des rayons qui tournent comme un soleil et vous poussait malicieusement de côté.

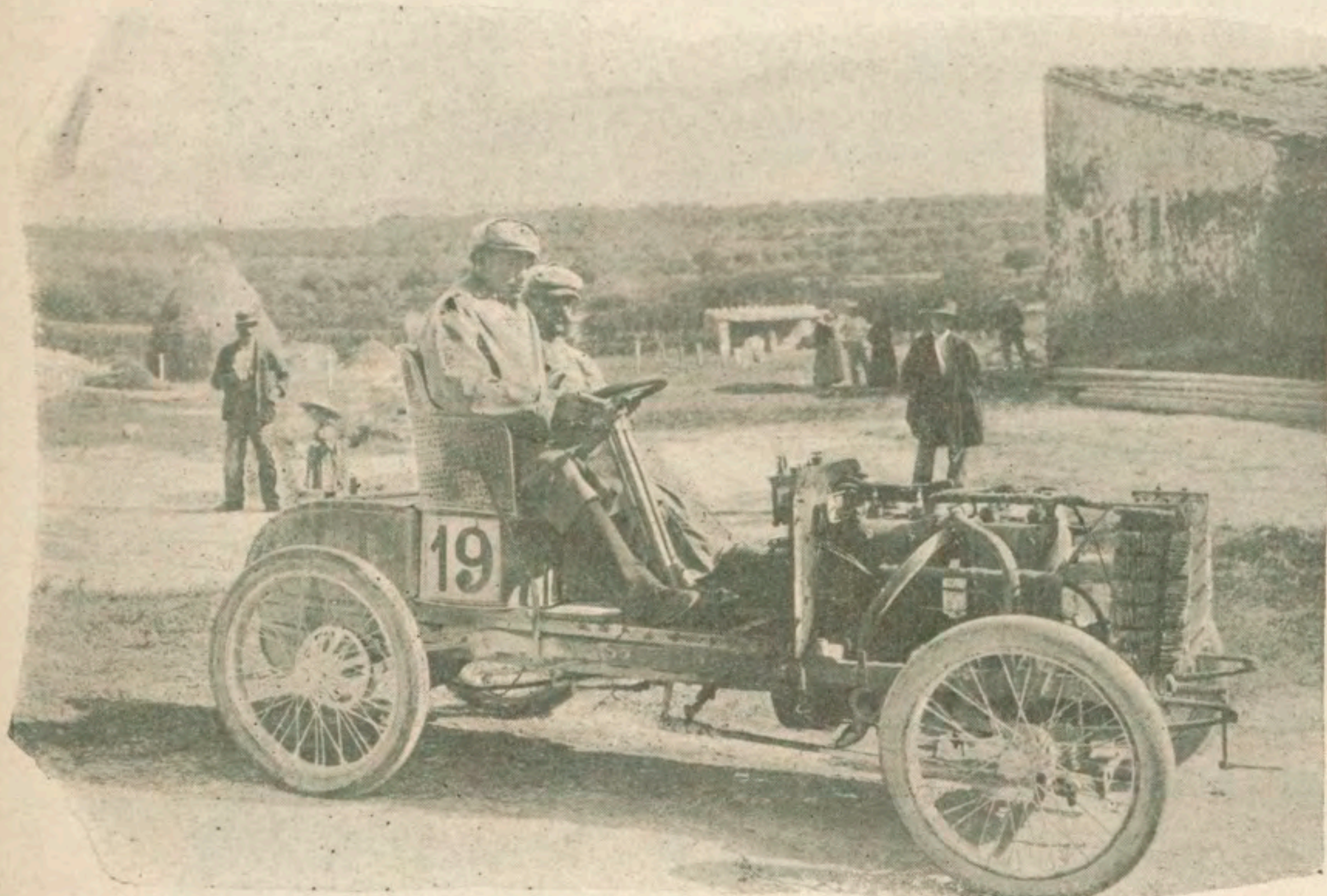
Et le malin esprit c'est le mistral, c'est le vent, c'est ce fluide impalpable qui court à travers la plaine et qui se manifeste pourtant ainsi !

Tout le peuple qui nous entend est, d'ailleurs, malgré le mistral, d'une bonne humeur charmante, et l'on nous explique que, s'il n'y avait pas de mistral, il y aurait des moustiques. Va donc pour le mistral ! Il tanne la peau et la bronze, mais je le préfère encore aux moustiques qui la perforent, et que le terrible vent a dû envoyer à tous les cent mille diables de la terre, ce qui, comme vous vous en doutez peut-être, doit être assurément très loin !

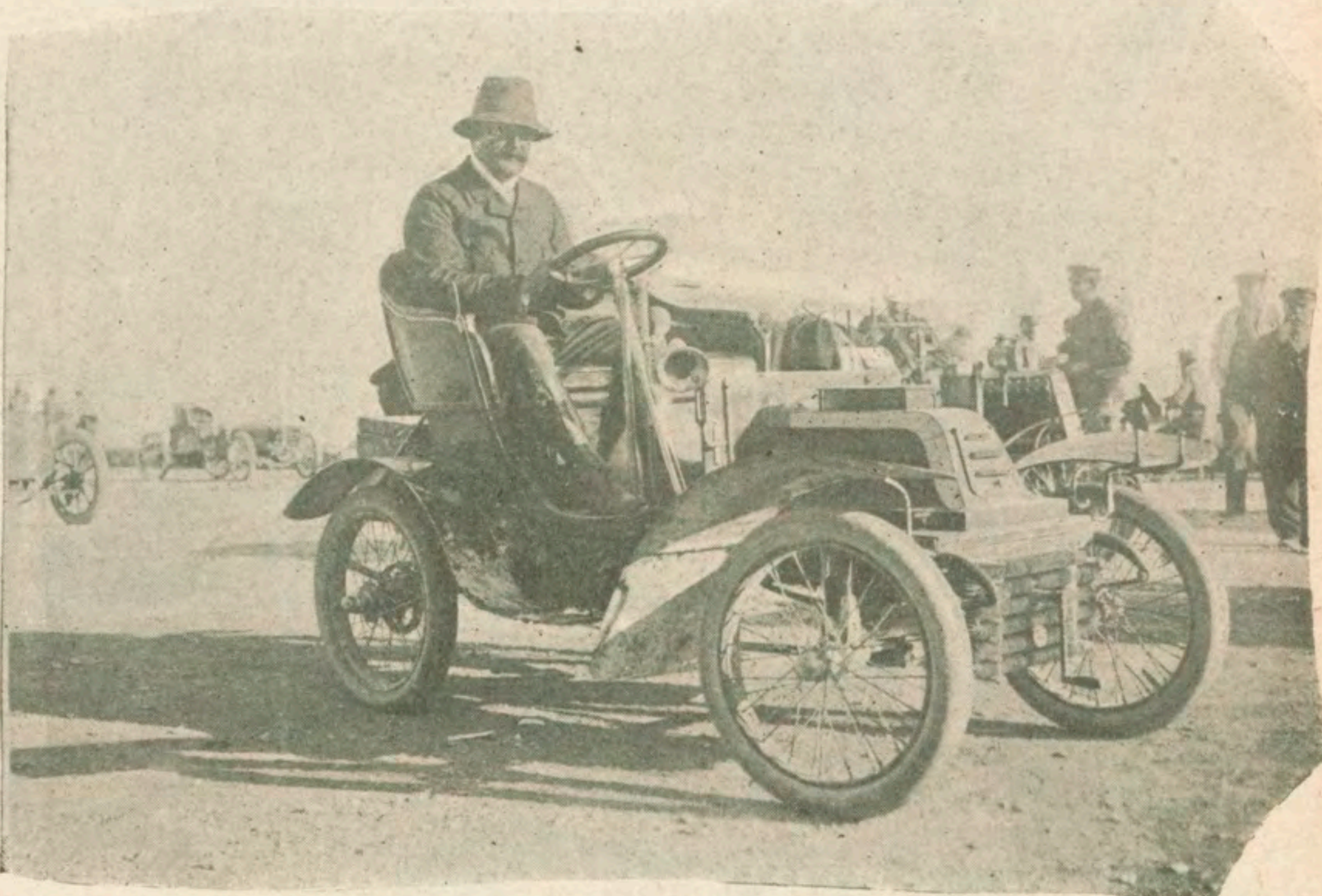
Malgré le mistral, nous vîmes d'ailleurs de fort belles vitesses, et notre ami Paul Chauchard, le vainqueur, sur sa fameuse voiture orange de Paris-Vienne, nous fit, au retour, un petit cent à l'heure de moyenne, dont les amateurs les plus forcenés



Labitte, gagnant de la catégorie des motocyclettes à Salon, en 1 h. 50 m. 1/5, et deuxième dans la course du Ventoux en 1 h. 29 m. 3 s., sur sa motocyclette Werner, 2 ch. 1/2, munie de pneumatiques Michelin. (Moyenne 66 à l'heure. Record de vitesse sur route.)



Hemery, gagnant de la catégorie des voitures légères à Salon, en 1 h. 48 m. 18 s. 1/5, sur sa voiture Darracq, munie de pneumatiques Michelin.



Journu, sur la nouvelle voiture "Populaire", de Dion-Bouton, 6 chevaux, munie de pneumatiques Michelin.

immense, secoue les portes, se glisse aux fenêtres et ébranle les toits, comme s'il voulait entrer de force dans la maison bien close, le mistral aux doigts froids et aux nez rouges, vent glacial et violent, terrible et brutal, inlassable et méchant, malgré les airs gracieux qu'il prend à l'âme lorsque devant vous il fait danser la poussière en tourbillons, comme la légende fait danser les esprits des Korrigans sur la bruyère, dans la ronde fantastique d'un parache de fumée.

Hourrah ! la voiture est partie le long de la route plantée de beaux platanes et l'on file à toute vitesse, sans effort et sans à-coup ; mais qu'est-ce qui vient là-bas, à l'horizon ? Au bout de la ligne d'arbres qui se termine, quel est ce panache de poussière qui tonne et tourne éperdu ?

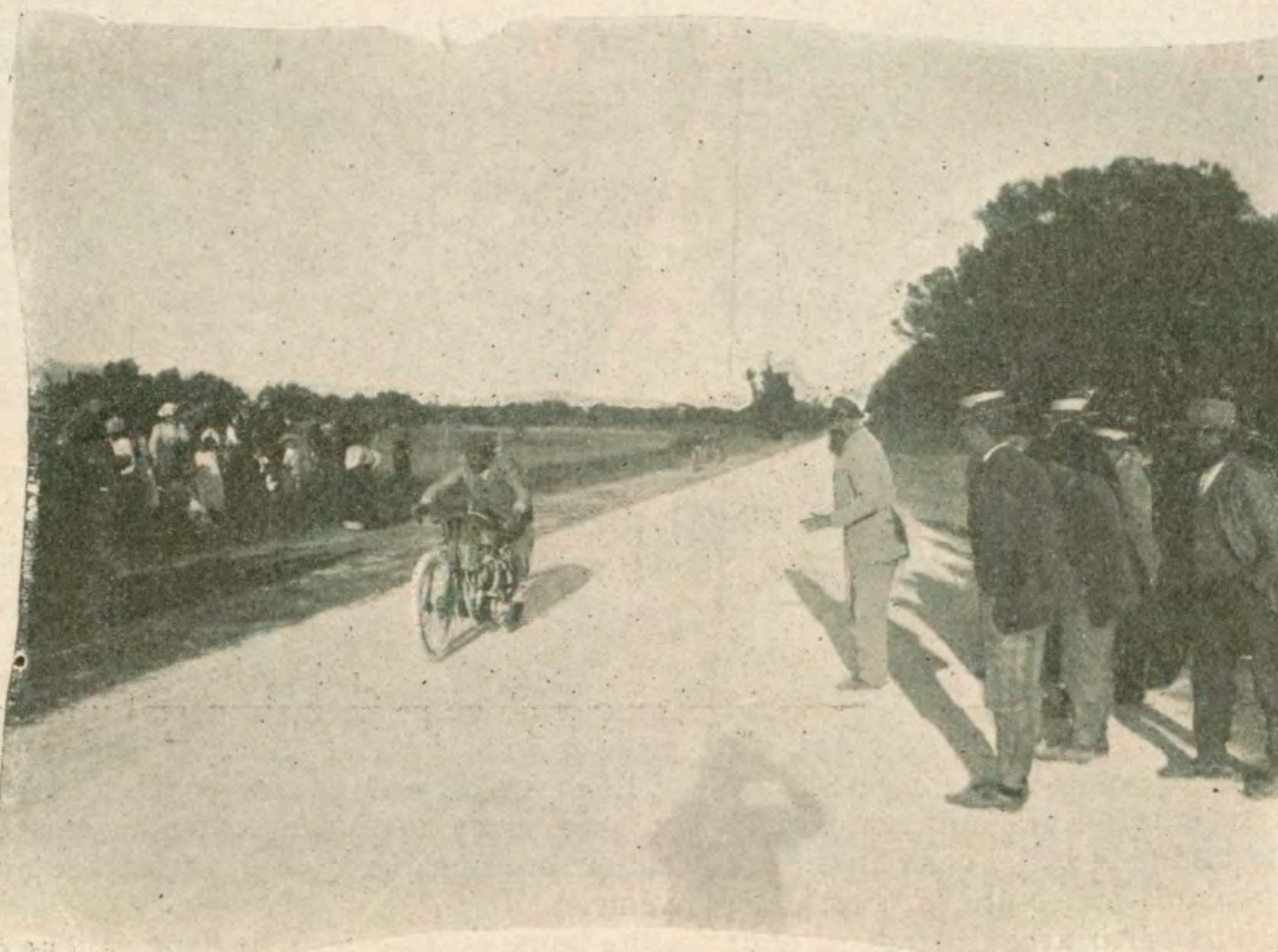
C'est le mistral qui apparaît, c'est le vent terran comme on dit là-bas, qui surgit, et la voiture reçoit comme un choc, et recule presque comme un nageur que saisit un courant violent et le moteur tourne moins vite et semble être à la peine,

d'excès de vitesse n'auraient pas eux-mêmes à se plaindre.

Il fut naturellement presque porté en triomphe. Pensez donc, battre le mistral dans le Midi, c'est peu banal, et il n'y avait pas d'erreur, Chauchard avait battu le mistral. Derrière lui — il ne s'agit pas du mistral, mais de Chauchard, — venaient Hemery sur voiture légère Darracq, et Gondoin, le président du Club de Nice, sur sa voiture légère. Dans les voitures et les motocyclettes, c'est à la maison Clément et à la maison Werner que revient le succès.

Et là-dessus, disant adieu le lendemain, adieu ou plutôt au revoir à nos excellents amis de Salon, nous mîmes le cap sur Carpentras, patrie des berlingots, d'où nous devons partir le mardi pour la course de côte du mont Ventoux.

Nous étions à quadricycle avec le brave Hunziker, chronométrateur officiel de Salon, et je ne sais si vous connaissez l'abri qu'on peut avoir en quadricycle contre un mistral qui vous souffle dans le nez, mais je puis vous certifier que nous n'en



Holley, sur sa motocyclette à 4 cylindres Clément.

perdions pas ce que nos aïeux auraient appelé une miette. Je crois le pays fort sain, aussi sain que pittoresque, car à cette allure les microbes doivent exécuter des farandoles comme jamais Valmajour lui-même, le fameux tambourinaire de Numa-Roumestan, n'en avait réglé sur son tutu-panpan.

La route va par Orgon, d'où certainement Molière, qui joua longtemps dans cette contrée, a tiré le nom d'un de ses personnages, par Cavaillon, patrie des melons blancs. On arrive à Cavaillon par un coquin de pont suspendu où souffle le mistral à perdre haleine, tout comme si cette interminable vallée de la Durance lui appartenait en propre, et de là l'on entre en Vaucluse, la patrie des routes pleines de poussière, et l'on pousse jusqu'à l'Isle-sur-Sorgue, un charmant petit coin de fraîcheur et de verdure, où nous déjeunerons.

petit village sur le territoire duquel se trouve en majeure partie le Ventoux. Bédoin est un pays riche et les habitants, *o fortunatos nimium*, comme aurait dit Virgile, ne connaissant certainement pas tout leur bonheur, car ils ne payent pas d'impôts ! C'est la commune elle-même, riche à souhait par le fermage des truffes, qui acquitte cette petite formalité, et les Bédoiniens ne sont des contribuables que par une fiction du langage administratif.

Ce qui fait dire à Chauchard : « on se croirait à Monte-Carlo ».

En route maintenant pour le Ventoux. La montagne énorme et chauve a l'air d'un gigantesque animal antédiluvien accroupi sur la vallée. La route la contourne pour venir l'attaquer par le sud, le seul point où elle soit accessible.

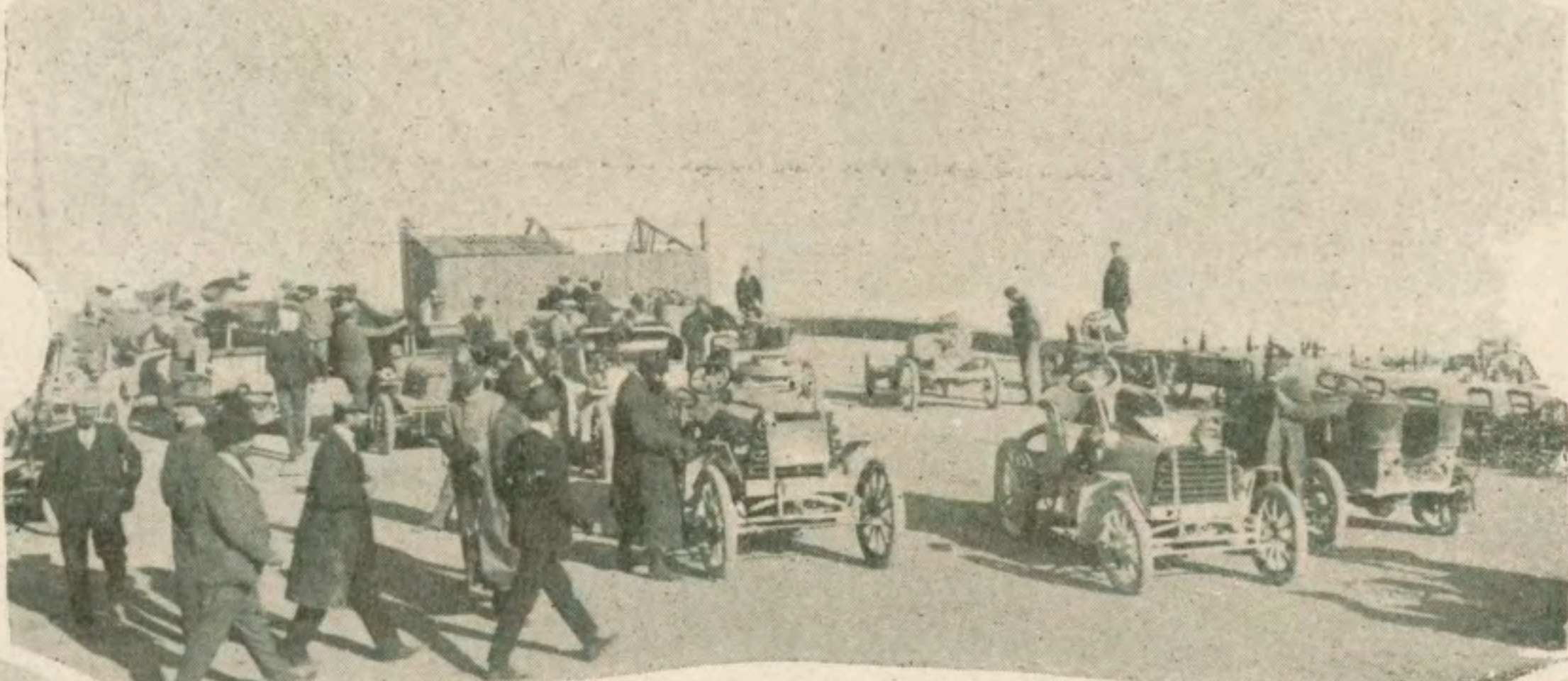
Dans notre terrible 70-chevaux, nous



Le banquet offert aux concurrents par l'A. C. d'Avignon à 2 000 mètres d'altitude.



Le sous-préfet de Carpentras photographie les concurrents de l'épreuve qu'il a interdite.



Les voitures sur la terrasse de l'Hôtel du Ventoux.



D. Pamard, adm. Pichard, J. Journu, Gondoin, Caspar, G. Prade, Pernod, Hunziker, chron. Chauchard.

Le lever du soleil au Ventoux.

mes gaiement en groupe, pour pousser ensuite jusqu'à la Fontaine de Vaucluse, ce délicieux éden où flottent toujours les souvenirs de Laure et de Pétrarque, et l'éternel symbole de l'amour fait d'élégance et de grâce, de douceur et de sobriété, comme ce paysage de Provence, où tout est net et discret, ni trop violent ni trop rude, un paysage de bonne compagnie, où le défaut d'ampleur se rachète à merveille par la beauté et le fini des lignes.

Nous voici à Carpentras, honnête et simple sous-préfecture, et c'est de là que nous voyons le Ventoux et que nous allons partir avec Chauchard pour l'escalader.

Il faut d'abord aller par des abîmes de poussière jusqu'à Bédoin, coquet



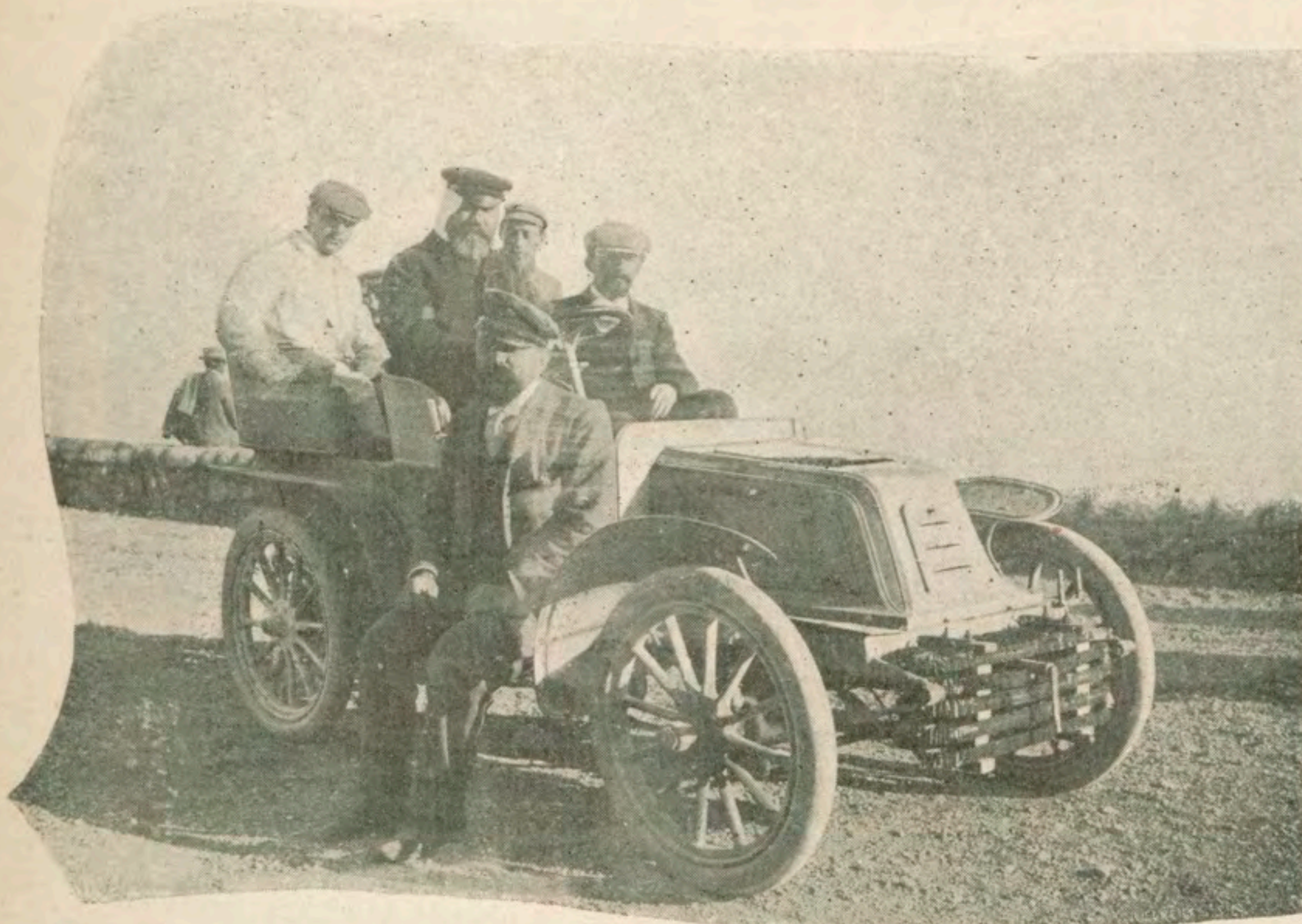
Bédoin, d'où se faisait le départ de la course.

avalons littéralement la route et le robuste moteur nous emporte comme le vent enlèverait un fétu de paille. Nous voici à Sainte-Fotène, un

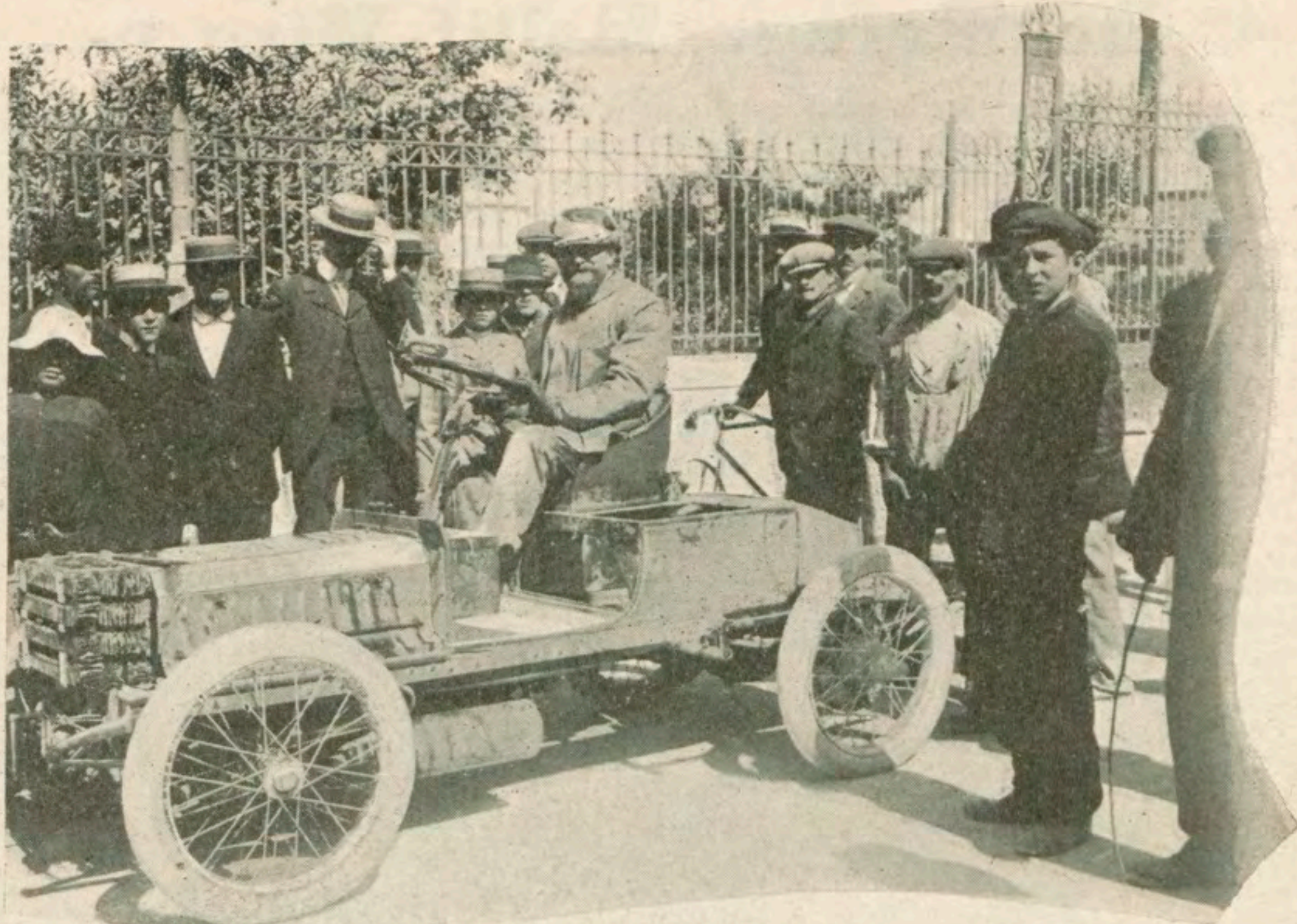
hameau, et tout de suite, après un terrible crochet terrible et aride, un vrai puits.

Elle est d'ailleurs encore encaissée au sud d'un ravin, mais en quelques minutes notre terrible moteur nous enlève et nous amène en vue de l'observatoire et nous avons pourtant encore dix kilomètres à couvrir pour y parvenir.

La route est tracée sur le flanc gauche des talus et chaque fois qu'elle oblique vers le nord elle pique sensiblement en l'air, avec des côtes qui dépassent certainement 13 à 14 p. 100.



Clément, gagnant de la catégorie des voitures légères quatre places, montant au Ventoux, en 48 m. 24 s. 4/5, sur sa voiture Clément, munie de pneumatiques Dunlop.



Oury, premier de la catégorie des voiturettes à Salon, en 1 h. 56 m. 38 s. 3/5, et de la catégorie des voiturettes à quatre places au Ventoux, en 1 h. 56 m. 45 s., sur sa voiturette Clément, munie de pneumatiques Michelin.

Et rien n'est plus amusant que de fuir ainsi de croupe en croupe, emportés par le terrible élan du moteur qu'on est obligé de calmer et de contenir car il nous emporterait trop loin et jusqu'à l'abîme qui commence.

Le paysage est splendide. Sur l'immense vallée endormie, la lune promène sa clarté froide et ses rayons sans chaleur. L'observatoire là-haut paraît tout proche et voici que la route nous paraît fuir loin de lui.

C'est le Col des Tempêtes où, lorsque souffle le mistral heureusement calmé, les véhicules peuvent être jetés au fond de l'abîme à pic que surplombe le versant nord.

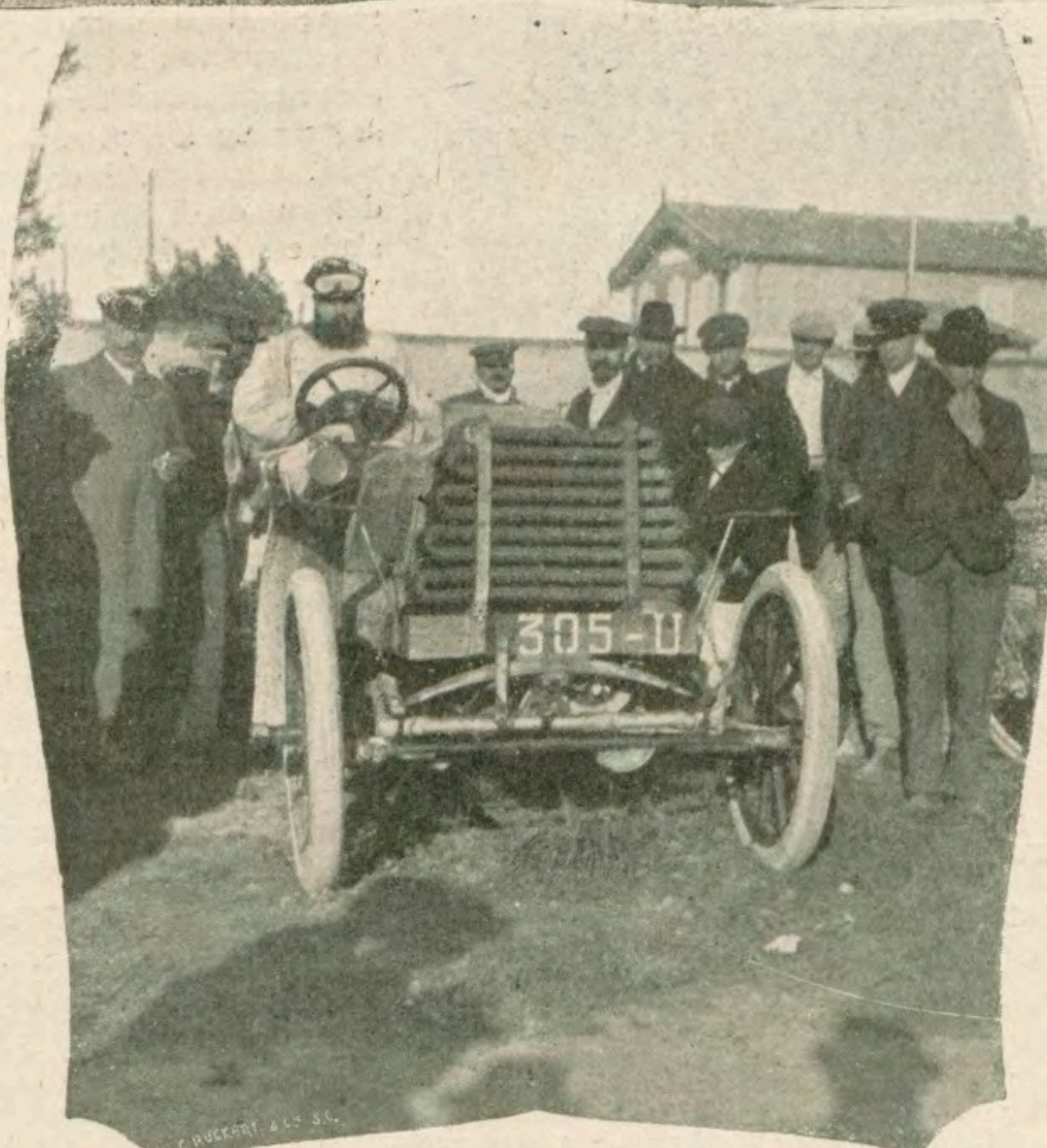
Encore quelques tours de roue, encore un nouvel effort et nous voici au dernier tournant, le plus rude et le plus brutal.

Tant pis pour qui le manque. Il reste là, car les deux cents derniers mètres ont du 15 ou du 16 p. 100. Nous l'avons pris à toute allure et nous arrivons en tempête sur la plate-forme du Ventoux.

Cent lieues carrées de pays sont là sous nos yeux éclairés par la lune, et le long de la côte là-bas une lumière monté. C'est notre ami Gondoin qui nous suit.

Vite à l'auberge. Un ballot de fusées et des feux de bengale que nous entassons avec Chauchard et Journu que nous avons trouvé déjà ici, et dans le ciel immense montent les serpents de feu, et la montagne se colore des feux rouges comme un antre de cyclopes en quelque cime infernale.

Quatre heures du matin. Dans la cellule aux murs épais et aux doubles



Chauchard, gagnant du Critérium de Provence (150 kil.), en 1 h. 35 m. 13 s., et de la course de côte du Ventoux en 27 m. 17 s., sur sa voiture munie de pneumatiques Michelin.

fenêtres où nous dormons lourdement, Journu vient d'entrer et crie : « Debout pour le lever du soleil ! »

On s'habille à la hâte. Les uns se contentent de se rouler dans les couvertures de leurs lits, et nous voici tous réunis sur la plate-forme supérieure de l'observatoire, et un cri d'admiration sort de toutes les poitrines. Toute la chaîne des Alpes, tout le pays depuis Genève et le Mont Blanc jusqu'aux Alpes de Castellane, en passant par le Viso, qui surplombe Turin, le Pelvoux, la Meige et la Barre des Ecrins qui surplombent Grenoble, tout ce magnifique coin de France s'étend là devant nous, sans une vapeur, sans un nuage et, au-dessus du Viso, le globe aveuglant du soleil monte déjà à l'horizon, projetant là-bas, vers les Cévennes, à cent lieues de là, l'ombre colossale du Ventoux qui surplombe la plaine.

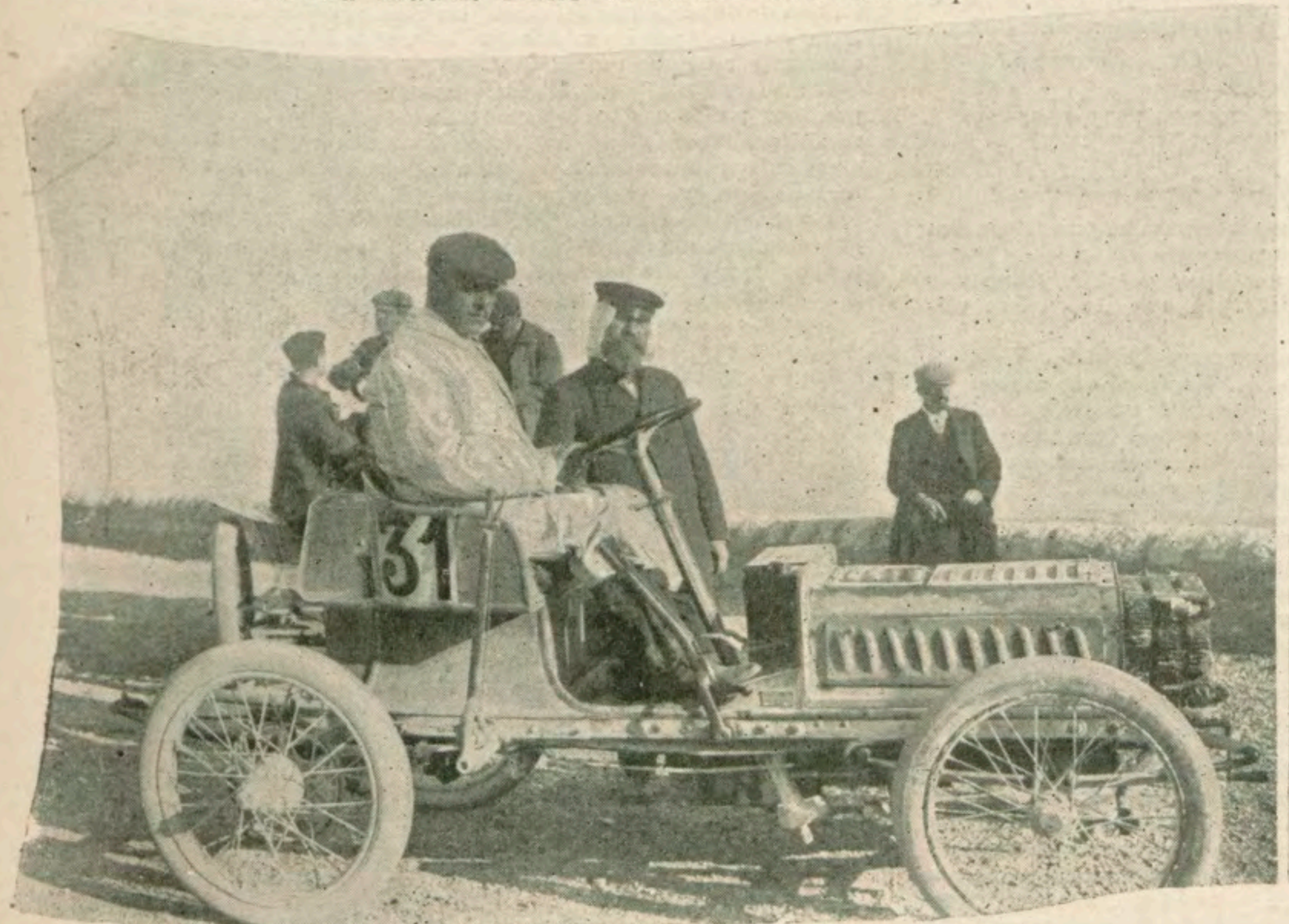
Il est midi maintenant. Toute la matinée, nous avons vu les véhicules escalader la rampe sous un soleil aveuglant, et Chauchard vainqueur encore, et tout l'escadron des Clément qui remporte un triomphe sur toute la ligne.

Nous déjeunons en face du sous-préfet de

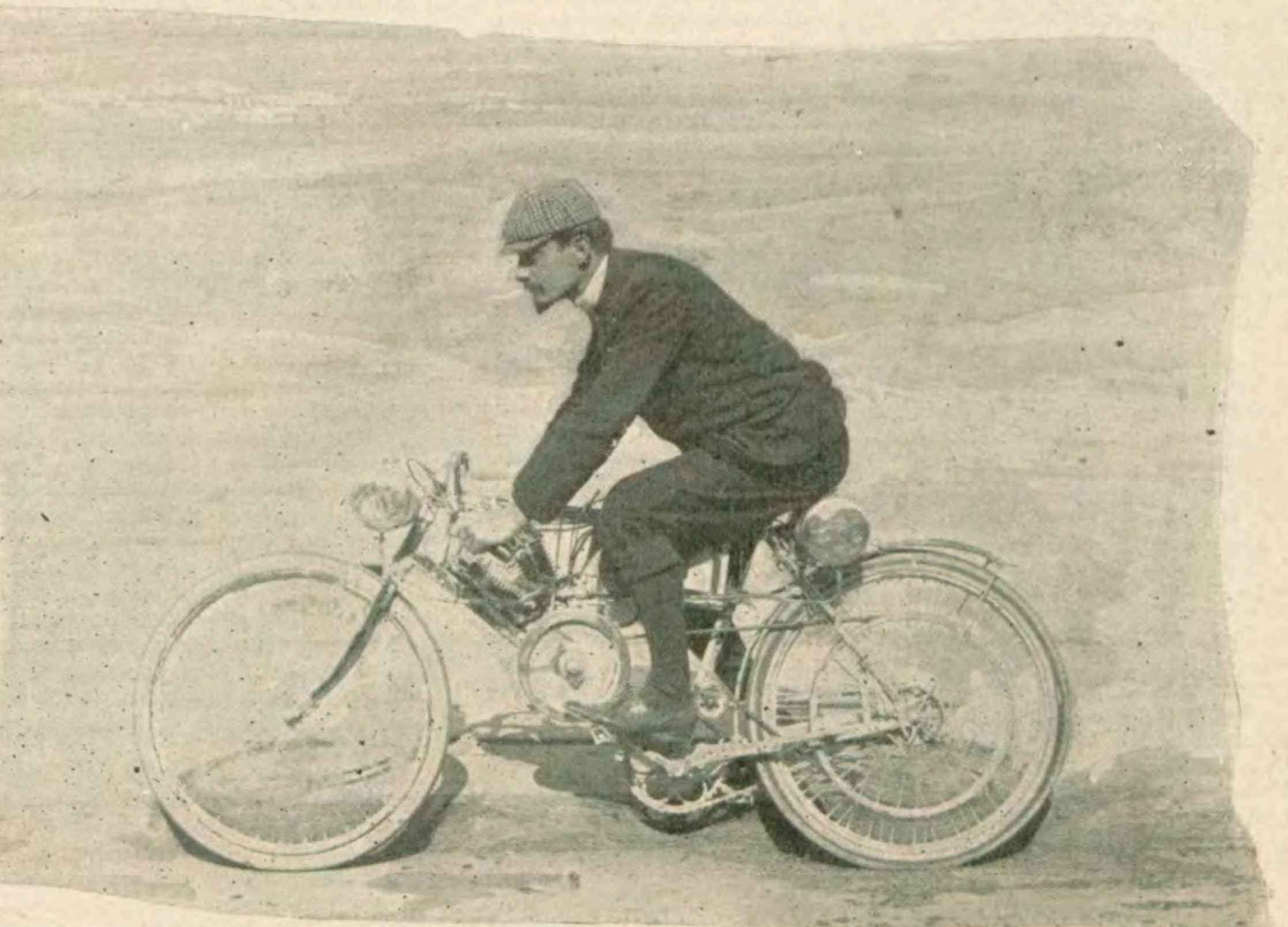
Carpentras, à 6000 pieds au-dessus de la plaine, visible dans ses moindres détails.

Et le toast s'annonce et se précise, attendu déjà :
A l'année prochaine !

GEORGES PRADE.



Vonlatum, troisième de la catégorie des voiturettes à Salon, et premier de la catégorie des voiturettes deux places au Ventoux, en 43 m. 51 s. 2/5, sur sa voiturette Clément, munie de pneumatiques Dunlop.



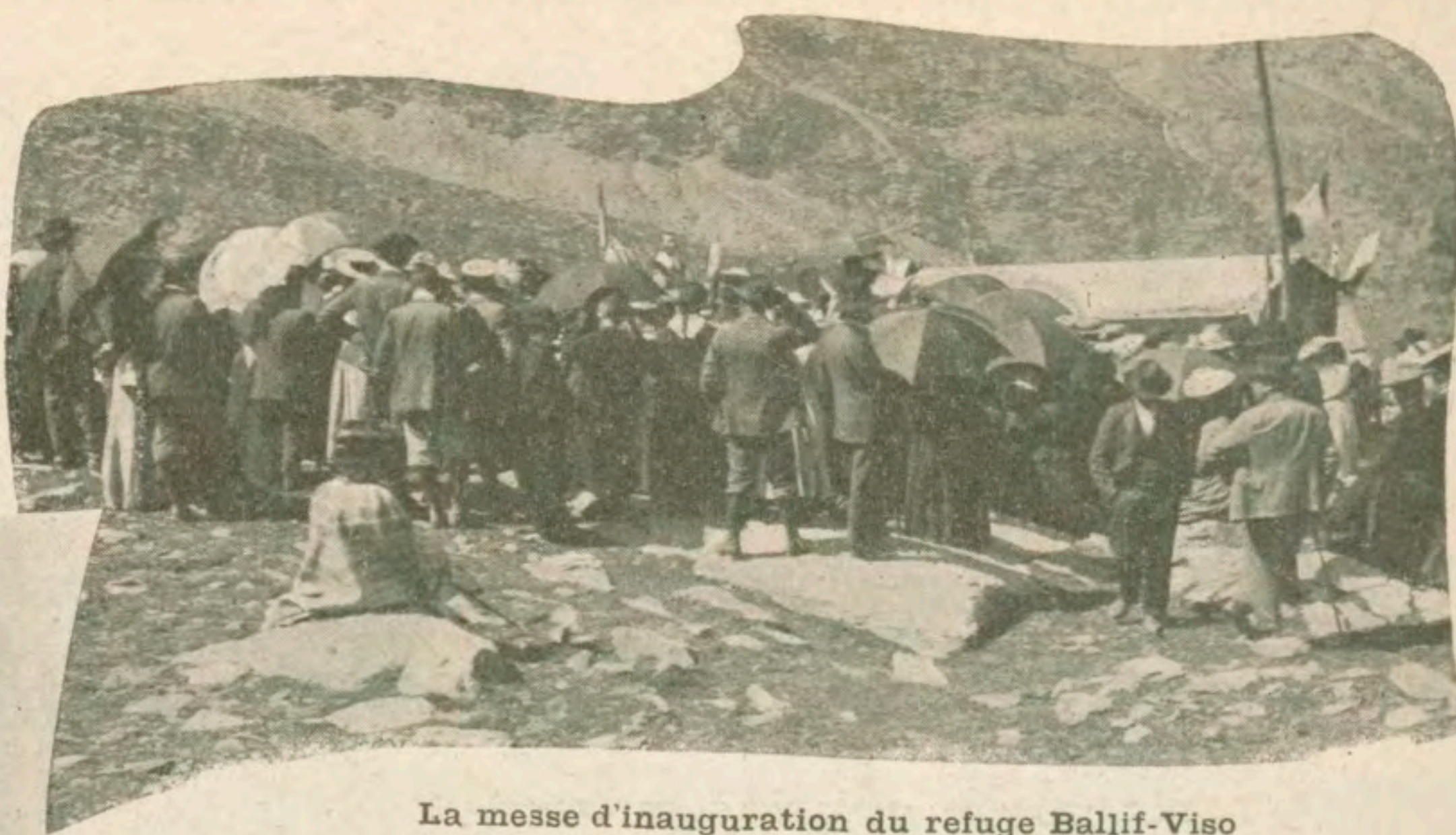
Derny, deuxième de la catégorie des motocyclettes à Salon, et premier au mont Ventoux, en 41 m. 51 s., sur sa motocyclette Clément, munie de pneumatiques Dunlop.

Le Refuge Ballif-Viso

Le touriste qui remonte la partie supérieure de la vallée du Guil, en amont de Les Chalps, le plus haut village, aperçoit tout à coup, en gravissant le Grand-Vallon, la masse prodigieuse du Viso (3850 m.), s'élançant dans l'azur. Rien de plus saisissant que l'apparition de cette immense et fière muraille de mille mètres, constellée de glaciers suspendus à ses parois verticales, paraissant inabornables. Le colosse domine, majestueusement, de plus de 500 mètres, tous les sommets environnants.



Le refuge Ballif-Viso (2.474 m. d'altitude), construit à frais communs par le Touring-Club de France et le Club Alpin Français.



La messe d'inauguration du refuge Ballif-Viso

Dès la création du Club Alpin, en 1874, on reconnut l'utilité d'un abri confortable dans ces parages si intéressants, alors incomplètement explorés. Et au mois d'août 1877, s'acheva la construction du refuge dit « des Lyonnais » ; il était situé à la bifurcation des sentiers du col de la Traversette et du col Valante, à la cote 2350 mètres, et à quatre heures et demie de marche d'Abriès. Le refuge abrita de nombreux touristes ; malheureusement il fut détruit par une avalanche. Une bergerie voisine, établie par la commune de Ristolas, le remplaça provisoirement ; mais en 1897 une autre avalanche l'emporta à son tour. Il fallut construire un nouvel abri sur un terrain plus favorable.

M. Challier, secrétaire de la Section briançonnaise du Club Alpin et délégué du Touring-Club, se mit à l'œuvre et eut l'excellente idée de s'adresser à M. Ballif, président du Touring-Club, qui s'empresse de faire voter une subvention égale à celle du Club Alpin.

Le nouveau refuge a été placé bien en vue, à une centaine de mètres au-dessus de l'ancien, sur un plateau abrité des avalanches, un peu à l'écart du sentier du col de la Traversette, journallement franchi par les Piémontais. Il a été construit sur le modèle du refuge Cézanne, si apprécié des touristes qui fréquentent le massif du Pelvoux. Il est muni de tous les ustensiles nécessaires, de couvertures pour la nuit, d'une grande carte de la région, d'une boîte de pharmacie, etc.

En remerciement du concours apporté par le T. C. F. le nom de son président a été donné au nouveau refuge qui a été baptisé : *Refuge Ballif-Viso*.

Le refuge a été inauguré par un banquet champêtre donné devant le refuge et que présidait M. Ballif assisté du Dr Vagnat, sénateur, maire de Briançon. Parmi les convives : MM. Bigot, sous-préfet, Izard, conseiller général, Dr Bonnel, conseiller d'arrondissement, etc., etc. Le banquet avait été précédé d'une messe pour laquelle un bloc de rocher avait été transformé en autel et qui fut dite par le curé de la Monta. M. V.

BLOC-NOTES



UNE PHOTOGRAPHIE D'ÉDOUARD VII. — Nous avons publié, dans notre numéro du 28 juin dernier, une photographie du roi d'Angleterre conduisant son automobile. Cette très jolie photographie a été faite spécialement pour le journal *The Car*, et nous devons à l'amabilité de notre confrère d'avoir pu la reproduire.

CHASSE

FIELD TRIALS DE LA SOCIÉTÉ CANINE DU SUD-EST. — Le 15 septembre ont eu lieu à Villars dans l'Ain, les field trials qu'organise chaque année la Société canine du Sud-Est. Nous avons déjà eu l'occasion de signaler à nos lecteurs la société canine du Sud-Est, que préside avec compétence le C^{te} E. de Montal et qui tous les ans organise une exposition canine dans la région du Sud-Est et des field trials aux environs de Lyon. Aux field trials de Villars, il n'y a eu qu'un seul concours à grande quête pour pointers et setters de tout âge appartenant à des propriétaires français ou à des membres de la société canine du Sud-Est. Quinze concurrents se sont présentés, appartenant à dix propriétaires. Le temps était superbe, l'assistance nombreuse, mais il y eut peu de perdreaux, encore étaient-ils très sauvages. Le grand lauréat du concours fut M. Jean Côte (de Lyon) qui avec Ben of St-Paul de Varax pointer, et Tam of St-Paul de Varax, setter anglais, remporta le 1^{er} et le 2^{me} prix (partagés entre ses deux chiens), et le prix spécial offert par un amateur de setters anglais, M. Luigi Beretta. Le troisième prix fut également partagé entre Noirhat-Brahm, red irish setter à M. Anglois (de Lyon) et Little Dart, chienne pointer, à M. Dufier (de Lyon). — Parmi les mentions signalons Olga de Vadancourt, pointer au Dr Luc Arbel (de Paris) et Jack de Piriac, setter laverack à M. Chatelien (de Lausanne) ; Little Dart, à M. Dufier, s'est vu attribuer en outre le Prix spécial au plus beau pointer, offert par la Philadelphia Dog Show Association.



BEN OF ST-PAUL DE VARAX
Pointer blanc, taches brunes, né le 10 mars 1897. Éleveur : M. Lobstein de Strasbourg. Propriétaire : M. Jean Côte, de Lyon. Dresser : Aug. Payen, à St-Paul de Varax (Ain).
(Importé en France le 3 mai 1897). 1^{er} Prix de Field trials de Villars (Ain). 1^{er} Prix concours national du Bouleau (1900).

anglais, remporta le 1^{er} et le 2^{me} prix (partagés entre ses deux chiens), et le prix spécial offert par un amateur de setters anglais, M. Luigi Beretta. Le troisième prix fut également partagé entre Noirhat-Brahm, red irish setter à M. Anglois (de Lyon) et Little Dart, chienne pointer, à M. Dufier (de Lyon). — Parmi les mentions signalons Olga de Vadancourt, pointer au Dr Luc Arbel (de Paris) et Jack de Piriac, setter laverack à M. Chatelien (de Lausanne) ; Little Dart, à M. Dufier, s'est vu attribuer en outre le Prix spécial au plus beau pointer, offert par la Philadelphia Dog Show Association.

P. M.

BILLARD

La partie par la bande.

La partie par la bande ne se joue plus que très rarement dans les Académies et c'est là un grand tort, car, d'une part, elle est d'une

grande utilité pour le joueur qui la pratique, et d'autre part elle est très intéressante pour la galerie.

Elle est, en effet, pleine d'imprévu et exige, non seulement une exécution d'une solidité exceptionnelle, mais aussi une notion très juste de ses multiples combinaisons, si différentes de celles du cadre.

Beaucoup de grands maîtres ont dû une partie de leur talent à leur force à la bande : Vignaux et Piot entre autres.

On se souvient encore de la vogue énorme qu'eut cette partie à la bande, lors de la venue de Carter en France vers 1890. Au moment de ses matches à la bande avec Piot, dans le sous-sol du Grand Café, la salle regorgeait de monde. Plus tard, Vignaux perdit contre Schaefer, en 1894, un long match à la bande, qui obtint un très grand succès.

Maintenant, dans les Académies, on a abandonné presque complètement la partie à la bande, on ne joue plus que deux parties par jour au cadre, puis beaucoup de trois-bandes et encore plus la rouge, qui est bien la partie la plus absurde et la plus irrationnelle qui existe. Faut-il que le public qui s'intéresse à cette inépuisable spécialité soit ignorant des choses du billard ! Et dire que dans les Académies, on change tous les quinze jours le tapis du billard Brunswick qui a l'insigne honneur de servir de cadre à la partie par la rouge ! Que ne le laisse-t-on six mois durant. On n'y jouerait que mieux la rouge.

COUNT REDDEER.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Conseils pour l'acquéreur d'une automobile.

Au moment de faire l'acquisition d'une automobile, on est souvent embarrassé pour savoir quel type de pneu on va adopter.

Il est donc tout indiqué de donner aux futurs chauffeurs quelques conseils sur les pneumatiques qu'ils doivent faire mettre sur leur voiture.

Nous ne leur dirons pas d'exiger des pneus Michelin. Tous les constructeurs en effet ou recommandent le Michelin ou laissent le chauffeur libre de faire son choix : dans ce dernier cas il n'est pas un chauffeur qui hésite à prendre du Michelin ; quand bien même il y aurait un petit supplément à payer, cette différence de prix est largement compensée par la différence de qualité et de durée.

Le pneumatique Michelin, en effet, grâce aux perfectionnements journaliers apportés dans sa fabrication, et à son prix raisonnable de vente, est, depuis 5 ans, le seul pneu pour automobile. Ce qui faisait dire dernièrement à un client mécontent : « Quand donc notre brevet tombera-t-il dans le domaine public ? »

Nous n'avons aucun brevet, notre monopole réside uniquement dans la qualité de nos produits.

Le point important pour ne pas avoir d'ennuis avec ses pneumatiques est d'avoir des pneus en rapport avec le poids qu'ils doivent porter.

Un pneumatique auquel on demande un travail supérieur à celui pour lequel il a été calculé est condamné à une mort rapide. Il est donc essentiel de se rendre compte des poids exacts supportés par l'essieu avant et l'essieu arrière. Il faut donc peser avec soin une voiture pareille à celle qu'on va commander, mais avoir bien soin de la peser complètement chargée, c'est-à-dire pleine d'eau, d'essence, avec tout l'outillage et chargée du nombre maximum de voyageurs qu'elle est destinée à porter. Si c'est une voiture à 4 places, et que l'on compte s'y mettre souvent cinq, il faut peser la voiture avec 5 voyageurs. Si le type de pneus que le constructeur propose de mettre sur la voiture se trouve juste suffisant pour supporter les poids qu'elle

pèse, l'on aura tout intérêt à payer un supplément de prix pour prendre le type plus fort.

On n'a jamais de pneus trop épais, trop solides ; n'hésitez pas à prendre des doubles semelles. L'usure sera bien moins rapide et les crevaisons moins à craindre, car plus le pneu est épais, plus un clou a de peine à le transpercer.

Ci-dessous le tableau des poids maxima que peuvent supporter nos différents types de pneus :

Pneus de 120	600 kil. par roue.
— 90	450 kil. —
— 85 léger,	140 kil. —
— 85 renforcé,	220 kil. —
— 85 extra-fort,	300 kil. —
— 65 voit ^{re} lég.	120 kil. —
— 65 voit ^{re} renf.	200 kil. —
— 65 voiture,	275 kil. —

Il est de mode cette année d'avoir les 4 roues égales ; c'est une mode que nous ne saurions trop encourager. Elle permet, en effet, au chauffeur de n'emporter dans son coffre qu'une chambre de rechange au lieu de deux ; en outre, quand ses pneus arrière sont usés, il peut les remplacer par ceux d'avant et mettre à l'avant ceux d'arrière, combinaison qui lui permet de gagner facilement l'étape.

Les roues égales sont donc très avantageuses ; mais il ne faudrait pas, sous prétexte d'avoir des roues égales, mettre à l'arrière des roues de tout petit diamètre. Les petites roues ont l'inconvénient grave de chauffer beaucoup plus et par conséquent d'user plus rapidement les bandages que les grandes roues.

Il est intéressant aussi pour le chauffeur d'avoir sur sa voiture des pneus d'une dimension courante : grâce à cela, il trouvera des rechanges pour ses pneus à tous nos stockistes.

Les dimensions courantes sont :
En 120 : 920 et 1020.
En 90 : 760, 810, 870, 910, 1010.
En 65 : 750 voiture, 650 et 700 voiturette.
En 85 : 700, 750, 800.

MICHELIN ET C^{ie}.

BIBLIOGRAPHIE

L'arrivée de Zimmerman remet dans le domaine de l'actualité son fameux livre des « Conseils d'Entraînement », édité par la Librairie du Vélo.

Communément appelé *Le Livre de Zim*, cet ouvrage, qui s'est déjà vendu par milliers, contient, avec une suite de conseils du célèbre athlète, la relation de son premier voyage en Europe.

Le tout est orné d'une quarantaine de gravures qui ne déparent pas l'édition, au contraire.

Le texte anglais a été traduit par Victor Breyer, et l'ouvrage complet ne coûte que la modique somme de 2 francs. Tous ceux qui ne l'ont pas lu encore se l'offriront, principalement tous les nouveaux champions en herbe.

PETITE CORRESPONDANCE

Pédestriens fervents. — Il n'y a pas de record pédestre sur route, sauf pour longues distances et avec entraîneurs.

Corbeil. — Imprimerie Éd. Crété.